

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 56

November - December 2010

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Simon J. de Waard, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB).

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2010
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**).*

Voorwoord


JB

In november even kort op vakantie geweest in de woestijn en aan de kust van Oman een scheepswerf bezocht alwaar men houten schepen bouwt. Niet een werkgelegenheid-project of een werf waar men replica's van oude schepen bouwt maar een echte werf waar gewoon commercieel nog houten schepen gebouwd worden. Heerlijk die geur van vers geschaafd hout!


JB

Terug in Nederland was de schok toch wel groot, zo'n 30 graden temperatuursverschil en enkele dagen na aankomst begon het hier in Nederland te sneeuwen en te vriezen. Terwijl ik dit schrijf, hebben we op het water, de weg, in de lucht en op het spoor duidelijk last van het winterweer. Ik hoop dat uw schip er geen problemen mee krijgt.

De overheid heeft een stortvloed van wetten en regeling gewijzigd en van kracht verklaard per 1 januari 2011. Alles wat tot nu toe bekend gesteld is en waarvan ik denk dat het voor u nuttig kan zijn, is verwerkt in dit nummer.

Nummer 57 verschijnt tegelijkertijd met nummer 56. Ditmaal een special over de eindejaarsgebruiken van de familie Bos. Wij gunnen u een kijkje in onze keuken (letterlijk). Heeft niets met grote pleziervaart te maken maar wij wilden u het niet onthouden. Op 1 januari beginnen we het jaar altijd met een vaartocht. Mocht er op 1 januari 2011 geen ijs liggen dan gaan we dat straks ook weer doen. Tot slot wens ik u allen prettige feestdagen en vooral een gezond 2011!

Janneke Bos

Inhoud

Verlaging tarieven examens en afgifte klein vaarbewijs

Met gepaste trots kunnen wij u meedelen dat de examentarieven voor het Klein Vaarbewijs vanaf 1 januari 2011 over de hele linie zullen worden verlaagd. Sinds de invoering van de flexibele beeldschermexamens en de verzelfstandiging van Vamex per 1 januari 2009 zijn wij erin geslaagd de nodige efficiencywinst te behalen door het verdergaand automatiseren en koppelen van de processen van inschrijving, examinering en de afgifte van het vaarbewijs. Hiermee zijn de kosten van de verschillende examens en van de vaarbewijsafgifte structureel afgenomen, zodat wij dit voordeel kunnen doorgeven aan onze klanten.

Meetbrieven binnenvaart	Prijs 2010	Prijs 2011	Wijziging
Meting (meetbrief voor schip bestemd voor goederen waarvoor niet eerder Nederlandse meetbrief is afgegeven)	€ 1251,-	€ 1251,-	=
Hermeting (meetbrief voor schip bestemd voor goederen dat een verbouwing heeft ondergaan waardoor ledige diepgang is gewijzigd)	€ 1251,-	€ 1251,-	=
Meting (meetbrief voor schip niet bestemd voor goederen waarvoor niet eerder Nederlandse meetbrief is afgegeven)	€ 793,-	€ 793,-	=
Hermeting (meetbrief voor schip niet bestemd voor goederen dat een verbouwing heeft ondergaan waardoor ledige diepgang is gewijzigd)	€ 793,-	€ 793,-	=
Controlemeting (verlenging van de geldigheidsduur van een schip dat geen verbouwing heeft ondergaan dat van invloed is op de ledige diepgang)	€ 355,-	€ 355,-	=
Afgifte meetbrief zonder meting of hermeting	€ 135,-	€ 135,-	=
Verlenging meetbrief	€ 135,-	€ 135,-	=
Wijziging van de meetbrief zonder meting of hermeting	€ 135,-	€ 135,-	=
Indien werkzaamheden niet volledig zijn uitgevoerd	€ 99,- per manuur	€ 99,- per manuur	=

De nieuwe tarieven, geldig vanaf 1 januari 2011, luiden als volgt:
Examen Klein Vaarbewijs 1 (VB1) € 49,-
(nu nog € 59,-)
Examen Klein Vaarbewijs 2 (VB2) € 75,-
(nu nog € 77,-)
Examen Klein Vaarbewijs Aanvullend (VBA) € 59,-
(nu nog € 65,-)
Examen Klein Vaarbewijs Beperkt € 49,-
(nu nog € 56,-)
Afgifte Klein Vaarbewijs € 21,-
(nu nog € 25,-)
Bron: emailbericht Vamex

Wijziging tarieven binnenvaart per 1 januari 2011

Op 29 november 2010 zijn de nieuwe tarieven voor de binnenvaart bekend gemaakt (het lijkt ieder jaar vroeger te worden). Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2010-19367.html.

De volledige geldende tekst is te vinden op http://wetten.overheid.nl/zoeken/.

In de tabellen in dit informatieblad kunt u de overzichten vinden waarbij de tarieven van 2010 en 2011 met elkaar vergeleken worden. Een aantal zaken vallen daarbij op:
- de tarieven van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat m.b.t. de uitvoering van de meetbrieven en de onderzoeken voor het certificaat van onderzoek zijn niet gewijzigd. Ook niet zo gek wanneer men bedenkt dat de IVW dit soort activiteiten steeds meer naar de markt brengt
- de prijzen voor de dienstboekjes, vaartijdenboek en dergelijke zijn 25% in prijs gestegen. Dit is het gevolg van het in 5 jaar kostendekkend willen maken
- de prijzen voor de beroepsvaart diploma's stijgen qua prijs alleen conform de inflatie (ongeveer 1,5%). Alleen voor het radar examen is een stijging van 7% berekend
- de prijzen voor de pleziervaart zijn of gelijk gebleven (groot pleziervaartbewijs) of aardig verminderd (klein vaarbewijs) (JB)

Wijzigingen scheepvaartreglementen gepubliceerd

Op 9 november 2010 is het "Besluit van 20 september 2010, houdende vaststelling van een aantal wijzigingen van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het

Onderzoek binnenvaart (echte vrachtvaart prijzen zijn weggelaten in dit overzicht)	Prijs 2010	Prijs 2011	Wijziging
Afgifte of wijziging van een certificaat of verklaring	€ 88,-	€ 88,-	=
Afgifte ontheffing zonder inspectie	€ 88,-	€ 88,-	=
Afgifte duplicaat of gewaarmerkt afschrift	€ 105,-	€ 105,-	=
Eerste inspectie, eerste afgifte of vernieuwing geldigheidsduur certificaat	€ 514,-	€ 514,-	=
Tweede en volgende inspecties voor bestaande schepen	€ 514,-	€ 514,-	=
Tweede en volgende inspecties voor nieuwbouw schepen	€ 514,-	€ 514,-	=
Elektrotechnisch onderzoek	€ 514,-	€ 514,-	=
Scheepsbouwkundig onderzoek	€ 514,-	€ 514,-	=
Proefvaart bestaande schepen	€ 514,-	€ 514,-	=
Proefvaart nieuwbouw schepen	€ 659,-	€ 659,-	=
Afstempelen plaatjes, (opnieuw) verzegelen van lensafsluiters en andere werkzaamheden	€ 99,- per manuur	€ 99,- per manuur	=
Inspectie vervalt i.v.m. niet aanwezig zijn schip of eigenaar	€ 223,-	€ 223,-	=
Onderzoek keuring onderdelen of uitrustingsstukken waarvoor goedkeuring IVW of CvD is vereist	€ 342,-	€ 342,-	=
Keuren van een tekening, stabiliteitsberekening of lekberekening	€ 257,-	€ 257,-	=
Aanwijzen van bedrijven die namens IVW keuren	€ 100,-	€ 100,-	=

Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1995, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, het Scheepvaartreglement territoriale zee, het Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer, het Besluit houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, het Scheepvaartreglement Eemsmonding en het Besluit statistische gegevens scheepvaartverkeer" gepubliceerd. Een hele mond vol voor allerlei kleine (tekstuele) wijzigingen van de volgende wet- en regelgeving:

* Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement
* Besluit Rijnvaartpolitiereglement 1995
* Scheepvaartreglement Westerschelde 1990
* Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen
* Scheepvaartreglement territoriale zee
* Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer
* Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer
* Besluit houdende het van toepassing verklaren van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972
* Scheepvaartreglement Eemsmonding
* Besluit statistische gegevens scheepvaartverkeer

De wijziging is te downloaden via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2010-748.html?zoekcriteria=%3fzkt%3dUitgebreid%26pst%3dStaatsblad%257CStaatscourant%257CTractatenblad%257CParlementaireDocumenten%26vrt%3dbinnenvaartpolitiereglement%26zkd%3dInDeGeheleText%26dpr%3dAlle%26sdt%3dDatumPublicatie%26ap%3d%26pnr%3d1%26rpp%3d10&resultIndex=0&sorttype=1&sortorder=4.

Hieronder een korte samenvatting van de voor de pleziervaart belangrijke wijzigingen:

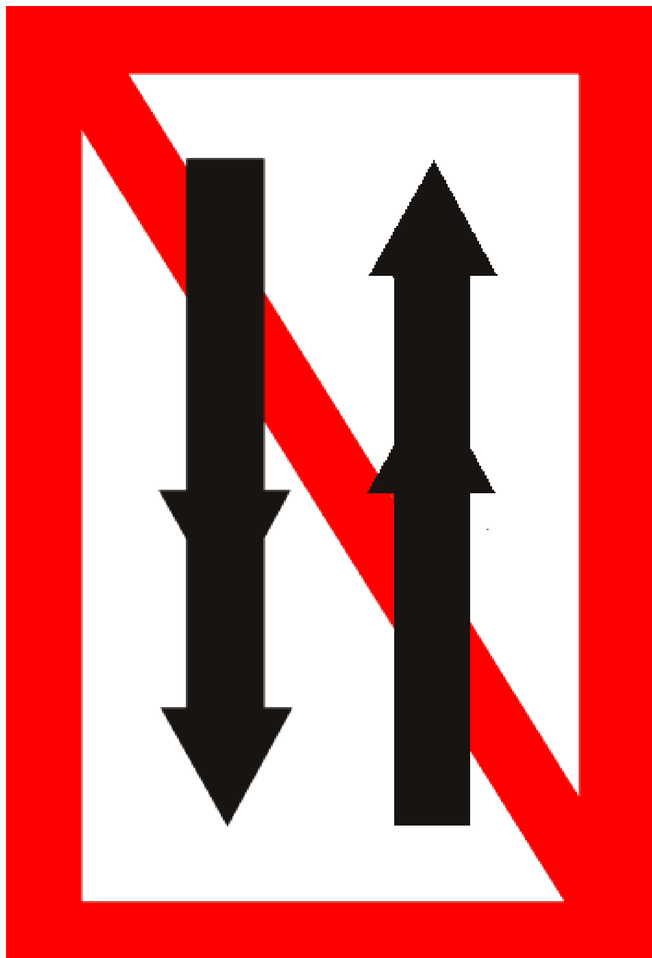
* de grens tussen de binnenwateren en de zee is aangepast en wordt nu uitgedrukt in WGS-84 coördinaten
* het inland AIS apparaat wordt toegevoegd aan de wetgeving
* onder ankeren wordt ook het gebruik van spudpalen verstaan
* een blauw flikkerlicht mag behalve op schepen gebruikt voor toezicht of opsporing ook gebruikt worden door brandweer of een reddingsvaartuig bij een reddingsoperatie

Vervolg op blz 8

Vaardocumenten binnenvaart	Prijs 2010	Prijs 2011	Wijziging
Afgifte dienstboekje	€ 25,95	€ 32,44	+25%
Jaarlijks afstempelen dienstboekje of verklaring vaartijd	€ 9,77	€ 12,21	+25%
Afgifte vaartijdenboek	€ 29,21	€ 36,52	+25%
Afgifte verklaring vaartijdenboek	€ 9,77	€ 12,21	+25%
Wijziging in vaartijdenboek of verklaring vaartijdenboek	€ 9,77	€ 12,21	+25%
Ontheffing verplichting vaarbewijs	€ 177,-	€ 177,-	=
Afgifte Rijnpatent	€ 41,95	€ 42,27	+1,5%
Uitbreiden, vervangen of omruilen Rijnpatent	€ 21,-	€ 21,18	+1%
Examen Rijnpatent per schriftelijk examenonderdeel	€ 68,25	€ 68,78	+1%
Examen Rijnpatent per mondeling examenonderdeel	€ 96,20	€ 96,89	+1%
Herexamen Rijnpatent per schriftelijk examenonderdeel	€ 68,25	€ 68,78	+1%
Herexamen Rijnpatent per mondeling examenonderdeel	€ 96,20	€ 96,89	+1%
Aanvraag groot vaarbewijs	€ 41,95	€ 42,27	+1,5%
Aanvraag duplicaat of vernieuwing geldigheid groot vaarbewijs i.v.m. leeftijd	€ 21,-	€ 21,18	+1%
Examen groot vaarbewijs per schriftelijk examenonderdeel	€ 68,25	€ 68,78	+1%
Examen groot vaarbewijs per mondeling examenonderdeel	€ 96,20	€ 96,89	+1%
Herexamen groot vaarbewijs per schriftelijk examenonderdeel	€ 68,25	€ 68,78	+1%
Herexamen groot vaarbewijs per mondeling examenonderdeel	€ 96,20	€ 96,89	+1%
Aanvraag beperkt groot vaarbewijs	€ 41,95	€ 42,27	+1,5%
Aanvraag duplicaat of vernieuwing geldigheid beperkt groot vaarbewijs i.v.m. leeftijd	€ 21,-	€ 21,18	+1%
Examen beperkt groot vaarbewijs per schriftelijk examenonderdeel	€ 68,25	€ 68,78	+1%
Examen beperkt groot vaarbewijs per mondeling examenonderdeel	€ 96,20	€ 96,89	+1%
Herexamen beperkt groot vaarbewijs per schriftelijk examenonderdeel	€ 68,25	€ 68,78	+1%
Herexamen beperkt groot vaarbewijs per mondeling examenonderdeel	€ 96,20	€ 96,89	+1%
Aanvraag groot pleziervaartbewijs (via examen VAMEX)	€ 25,-	€ 21,-	-16%
Aanvraag groot pleziervaartbewijs via overgangsregeling	€ 35,-	€ 35,-	=
Theorie-examen groot pleziervaartbewijs	€ 175,-	€ 175,-	=
Praktijkexamen groot pleziervaartbewijs	€ 385,-	€ 385,-	=
Aanvraag klein vaarbewijs	€ 25,-	€ 21,-	-16%
Examen klein vaarbewijs RKM (VB1)	€ 59,-	€ 49,-	-17%
Examen klein vaarbewijs aanvullend (VBA)	€ 65,-	€ 59,-	-9%
Examen klein vaarbewijs AB (VB2)	€ 77,-	€ 75,-	-3%
Beperkt examen klein vaarbewijs (VBB)	€ 56,-	€ 49,-	-12,5%
Examen radarpatent	€ 243,30	€ 245,08	+7%
Theorieherexamen radarpatent	€ 67,90	€ 68,40	+7%
Praktijkherexamen radarpatent	€ 175,40	€ 176,68	+7%
Afgifte radarpatent	€ 41,95	€ 42,27	+1,5%
Bijschrijven radarpatent op rijnpatent	€ 21,-	€ 21,18	+1%

Examens via CBR/CCV	Prijs 2010	Prijs 2011	Wijziging
Groot vaarbewijs RKM Beperkt groot vaarbewijs RKM	Reglementen RKM € 68,25 Kennis vaarwater € 68,25 Kennis schip + motorkennis € 68,25 Laden en lossen € 68,25 Veiligheid en milieu € 68,25 Navigatie RKM € 96,20 Totaal € 437,45	Reglementen RKM € 68,78 Kennis vaarwater € 68,78 Kennis schip + motorkennis € 68,78 Laden en lossen € 68,78 Veiligheid en milieu € 68,78 Navigatie RKM € 96,89 Totaal € 440,79	+1%
Groot vaarbewijs AB (in 1x zonder eerst GV RKM te doen) Beperkt groot vaarbewijs AB (in 1x zonder eerst BGV RKM te doen)	Reglementen RKM € 68,25 Reglementen AB € 68,25 Kennis vaarwater € 68,25 Kennis schip + motorkennis € 68,25 Laden en lossen € 68,25 Veiligheid en milieu € 68,25 Navigatie RKM € 96,20 Navigatie AB € 68,25 Totaal € 573,95	Reglementen RKM € 68,78 Reglementen AB € 68,78 Kennis vaarwater € 68,78 Kennis schip + motorkennis € 68,78 Laden en lossen € 68,78 Veiligheid en milieu € 68,78 Navigatie RKM € 96,89 Navigatie AB € 68,78 Totaal € 578,35	+1%
Groot vaarbewijs AB (na GV RKM) Beperkt groot vaarbewijs AB (na BGV RKM)	Reglementen AB € 68,25 Navigatie AB € 68,25 Totaal € 136,50	Reglementen AB € 68,78 Navigatie AB € 68,78 Totaal € 137,56	+1%
Zeilbewijs (in 1x zonder GV)	Reglementen RKM € 68,25 Reglementen AB € 68,25 Kennis vaarwater € 68,25 Kennis schip + motorkennis € 68,25 Zeilvaart € 100,- Veiligheid en milieu € 68,25 Navigatie RKM € 96,20 Navigatie AB € 68,25 Totaal € 605,70	Reglementen RKM € 68,78 Reglementen AB € 68,78 Kennis vaarwater € 68,78 Kennis schip + motorkennis € 68,78 Zeilvaart € 100,- Veiligheid en milieu € 68,78 Navigatie RKM € 96,89 Navigatie AB € 68,78 Totaal € 609,57	+1%
Groot rijnpatent (in 1x zonder GV en met 7 rijnzones)	Reglementen RKM € 68,25 Reglementen AB € 68,25 Kennis vaarwater € 68,25 Kennis schip + motorkennis € 68,25 Laden en lossen € 68,25 Veiligheid en milieu € 68,25 Kennis Rijn 7 zones € 477,75 Navigatie RKM € 96,20 Navigatie AB € 68,25 Totaal € 1051,70	Reglementen RKM € 68,78 Reglementen AB € 68,78 Kennis vaarwater € 68,78 Kennis schip + motorkennis € 68,78 Laden en lossen € 68,78 Veiligheid en milieu € 68,78 Kennis Rijn 7 zones € 481,46 Navigatie RKM € 96,89 Navigatie AB € 68,78 Totaal € 1059,81	+1%

* wanneer de marifooncommunicatie in het Nederlands niet lukt, mag ook in de Duitse taal gesproken worden. Op de bijlage 11 genoemde wateren mag tevens in het Engels gecommuniceerd worden
* er worden nieuwe borden toegevoegd:



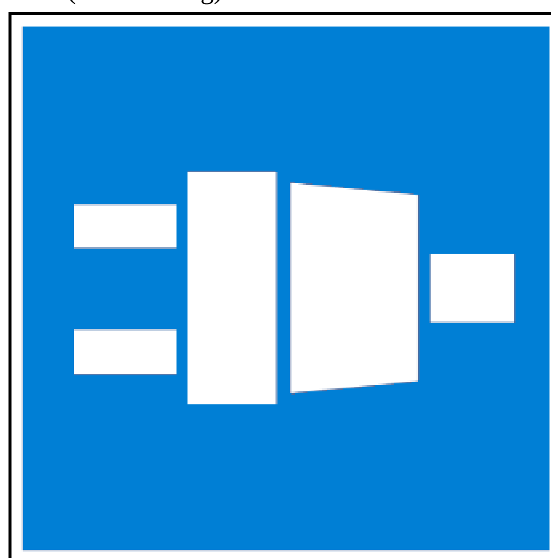
* bord A.4.1. ontmoeten en voorbijlopen van samenstellen onderling verboden



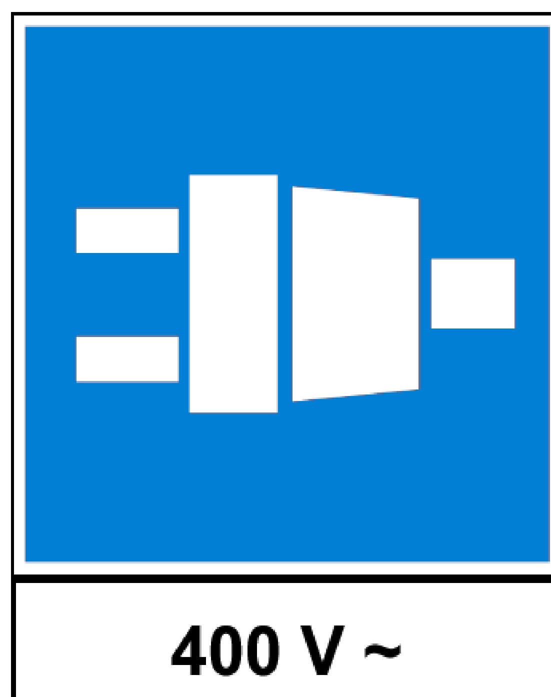
* bord A.19 verboden schepen te water te laten



* bord E.22 toegestaan schepen te water te laten (trailerhelling)



* bord E.25 aansluiting voor walstroom beschikbaar



* bord F.3 aansluiting voor 400V ~ beschikbaar

* aan bijlage 9 marifoonverplichting worden enkele wateren toegevoegd zoals het Zwarte Water, Meppeler Diep, de Maas, de Bergse Maas, de Amer en het Maas-Waal kanaal. Op deze wateren gelden de extra regels van BPR artikel 9.07
* bijlage 13 van het BPR met daarin de toegestane afmetingen van een schip op diverse wateren in Nederland is gewijzigd. Alhoewel uw schip meestal wel zal voldoen is het zinnig om af en toe te kijken of je er wel mag komen gezien de breedte of diepgang van het schip
* in het Scheepvaartreglement Westerschelde wordt de zeilplank en de waterscooter toegevoegd
* de verplichting van het aan boord aanwezig hebben van het certificaat van onderzoek op de Westerschelde is opgenomen in het SRW
* in het SRW wordt een apart artikel opgenomen m.b.t. zwemmers, waterskiërs, waterscooters, zeilplanken, kitesurfers, onderwatersport en watersport zonder vaartuig
* op de Westerschelde moet een volledig bijgewerkt exemplaar van het SRW aanwezig zijn (voorheen alleen maar bijgewerkt, dus niet volledig)
* een elektronische kaart cq electronisch reglement op de Westerschelde is ook toegestaan
* ook in het Scheepvaartreglement van Gent naar Terneuzen worden regels voor waterscooters en zeilplanken opgenomen
* op het kanaal van Gent naar Terneuzen is bij beperkt zicht het gebruik van radar verplicht
* de verplichting van het aan boord aanwezig hebben van het certificaat van onderzoek op het kanaal van Gent naar Terneuzen is opgenomen in het SRKGT
* de aanloopgebieden bij de zeehavens in het Scheepvaartreglement Territoriale Zee zijn gewijzigd

De wijzigingen van alle genoemde wet- en regelgeving wordt de komende tijd per regeling van kracht verklaard. Dit gebeurt niet op de vaste verandermomenten maar zal per regeling verschillend zijn. (JB)

Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en de Binnenvaartwet in verband met de invoering van de ontzegging van de vaarbevoegdheid

De Scheepvaartverkeerswet en de Binnenvaartwet zullen in de toekomst gewijzigd gaan worden teneinde het mogelijk te maken om vaarbewijzen en daarmee de vaarbevoegdheid in te trekken. Dit is tot op heden niet mogelijk. Om het wel mogelijk te maken ligt er nu een voorstel van wet. In de onderstaande teksten staan enkele passages van de complete gepubliceerde tekst. Wanneer deze wijzigingen van kracht zullen worden, is nu nog niet bekend.

<u>Enkele passages</u> uit het Voorstel van wet:

De Scheepvaartverkeerswet wordt als volgt gewijzigd:
Aan artikel 1, eerste lid, worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel s door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:
* t. vaarbewijs: document ten bewijze van de bevoegdheid om op de Nederlandse binnenwateren een schip te voeren, waaronder begrepen een daarmee vergelijkbaar document dat is afgegeven door een buitenlandse autoriteit;
* u. snelle motorboot: schip dat een lengte heeft van minder dan 20 meter en dat bij gebruikmaking van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, sneller dan 20 km per uur ten opzichte van het water kan varen.

In hoofdstuk 7 worden na artikel 35 drie artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 35a
* 1. In de gevallen bedoeld in het tweede lid, onderdelen a, b of c, overhandigt de houder van een vaarbewijs tegen wie proces-verbaal wordt opgemaakt wegens overtreding van een voorschrift als bedoeld in artikel 35b, eerste lid, zijn vaarbewijs op eerste vordering aan de opsporingsambtenaar.
* 2. Vaarbewijzen die ingevolge het eerste lid zijn ingevorderd worden onverwijld overgedragen aan de officier van justitie. De officier van justitie is bevoegd ingevorderde vaarbewijzen onder zich te houden totdat de veroordeling onherroepelijk is geworden of, indien de bevoegdheid tot het voeren van schepen onvoorwaardelijk is ontzegd, tot het tijdstip waarop de ontzegging is verstreken, indien:
* 2a. bij onderzoek is gebleken of, bij ontbreken van een dergelijk onderzoek, een ernstig vermoeden bestaat dat het alcoholgehalte van de adem van degene die een schip voert of stuurt, hoger is dan 785 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht, onderscheidenlijk het alcoholgehalte van zijn bloed hoger blijkt te zijn dan 1,8 milligram alcohol per milliliter bloed;
* 2b. met een zodanige snelheid is gevaren dat ernstig gevaar voor de veiligheid van personen of goederen is ontstaan; of
* 2c. op grond van andere feiten of omstandigheden ernstig rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat de bestuurder opnieuw een feit als bedoeld in artikel 35b, eerste lid, zal begaan.

Artikel 35b
* 1. De houder van een vaarbewijs kan de bevoegdheid tot het voeren van schepen, voorzover daartoe een vaarbewijs is vereist, voor ten hoogste vijf jaren worden ontzegd wegens het op de binnenwateren voeren of doen voeren van:
* 1a. een snelle motorboot in strijd met voorschriften gesteld krachtens artikel 4, eerste lid, onderdelen a en d, en derde lid, en waarbij ernstig gevaar voor de veiligheid van personen of goederen is ontstaan, of in strijd met artikel 27, of
* 1b. een schip waarvoor een bij ministeriële regeling aan te wijzen vaarbewijs is vereist, herhaaldelijk in strijd met artikel 27.
* 2. Indien tijdens het plegen van een van de feiten, bedoeld in het eerste lid, nog geen vijf jaren zijn verlopen na het einde van de tijdsduur waarvoor bij een vroegere onherroepelijke veroordeling wegens een van die feiten de betrokkene de bevoegdheid tot het voeren van schepen,

voorzover daartoe een vaarbewijs is vereist, is ontzegd, kan hem die bevoegdheid voor ten hoogste tien jaren worden ontzegd.

De Binnenvaartwet wordt als volgt gewijzigd:
In artikel 25 komt het vijfde lid te luiden:
* 5. Het voeren of als gezagvoerder doen voeren van een binnenschip is verboden aan degene:
*5a. die weet of redelijkerwijs moet weten dat een op zijn naam gesteld vaarbewijs voor een gedeelte of het geheel van de geldigheidsduur ongeldig is verklaard, gedurende dat gedeelte of het geheel van de geldigheidsduur,
*2b. aan wie ingevolge artikel 35b van de Scheepvaartverkeerswet de bevoegdheid tot het voeren van schepen is ontzegd, gedurende de termijn van ontzegging, of
*2c. van wie het vaarbewijs of het bewijs van vrijstelling of ontheffing, bedoeld in artikel 31, met toepassing van de artikelen 35a of 35c van de Scheepvaartverkeerswet is ingenomen en niet is teruggegeven.

Na artikel 35 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 5. Vaarbevoegdheid en registratie van gegevens

Artikel 35a
* 1. Onze Minister houdt een register bij van:
* 1a. ontzeggingen van de vaarbevoegdheid als bedoeld in artikel 35b van de Scheepvaartverkeerswet;
* 1b. vaarbewijzen of bewijzen van vrijstelling of ontheffing als bedoeld in artikel 31, die:
1°. zijn ingeleverd of ingevorderd ingevolge de artikelen 35a, 35b of 35c van de Scheepvaartverkeerswet, of
2°. ongeldig zijn verklaard.

Enkele passages uit de memorie van toelichting:
Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en de Binnenvaartwet in dit wetsvoorstel heeft betrekking op de ontzegging van de vaarbevoegdheid bij risicovol varen met snelle motorboten in de recreatievaart en bij alcoholgebruik in de beroepsvaart. Aanleiding is dat in de recreatievaart met snelle motorboten soms sprake van zodanig hinderlijk of gevaarlijk vaargedrag, dat bij de handhavers de behoefte is gerezen dat vaarbewijzen van hen die het te bont maken, kunnen worden ingetrokken. Dit is ook door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat toegezegd aan de Tweede Kamer bij brief van 14 oktober 2009.

Tevens wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de handhaving van voorschriften rond de andere vaarbewijzen dan het klein vaarbewijs over te hevelen van strafrecht naar bestuursrecht.

Van belang voor de problematiek waarop dit wetsvoorstel beoogt een reactie te zijn, is dat het niet alleen om de cijfers en aantallen gaat. Het is met name de toegenomen maatschappelijke onvrede over verkeerd vaargedrag, die de behoefte heeft gecreëerd aan passende maatregelen, zoals het ontzeggen van de vaarbevoegdheid.

Mogelijkheden tot bestraffing van verkeersovertredingen zijn een boete uit de tweede categorie (€ 3 800) of een hechtenis van ten hoogste twee maanden. Indien sprake is van dood door schuld of het toebrengen van (zwaar) lichamelijk letsel, kan de daarop van toepassing zijnde straf uit het commune strafrecht worden opgelegd. Is van zodanig misdrijf geen sprake, maar wel van gevaarlijk vaargedrag, dan wordt dit behandeld als verkeersovertreding. In beide gevallen staat de bestrafte niets in de weg om weer het water op te gaan (indien van toepassing: na ommekomst van zijn straf). Dit wordt, ook met het oog op eventuele slachtoffers of nabestaanden, als een lacune in de handhaving gezien. Om deze reden wordt aan het bestaande strafrechtelijke instrumentarium de ontzegging van de vaarbevoegdheid toegevoegd als passend antwoord op onverantwoord vaargedrag. Daarvan gaat ook naar de maatschappij een helder signaal uit dat dergelijk vaargedrag niet wordt getolereerd.

In dit wetsvoorstel is opgenomen dat de vaarbevoegdheid van een overtreder door de strafrechter kan worden ontzegd. Doel daarvan is te voorkomen dat hem de gelegenheid wordt geboden om weer spoedig in ongewenst gedrag te vervallen. Bovendien onderstreept een dergelijke ontzegging de ernst van het bestrafte feit en heeft daarmee tegelijk maatschappelijke betekenis; dit is het tweede doel van het wetsvoorstel. In het wegenverkeersrecht, dat als voorbeeld heeft gediend voor dit voorstel, wordt deze aanpak reeds langer toegepast.
Deze doelen worden bereikt door twee maatregelen: het invoeren van de sanctie "ontzegging van de vaarbevoegdheid" en, daarmee samenhangend, het opzetten van een registratie van ontzegde vaarbevoegdheden. Een mogelijk gunstig neveneffect van het wetsvoorstel is dat door de verhoogde afschrikwekkende werking en de daarmee gepaard gaande maatschappelijke aandacht een bepaalde mate van preventie wordt bereikt. Het gaat dan om een combinatie van afgedwongen naleving en verinnerlijking.

Samengevat wordt aan het systeem toegevoegd:

* a. in de Scheepvaartverkeerswet: de mogelijkheid dat de rechter bij wijze van straf op overtreding van die wet de vaarbevoegdheid ontzegt (waardoor het desbetreffende vaarbewijs niet langer geldig is);
* b. in de Binnenvaartwet: de registratie van ontzegde vaarbevoegdheden.

De sanctie wordt zowel voor de recreatieve vaart, voorzover het snelle motorboten betreft, als voor het beroepsvervoer ingevoerd, echter voor de laatste categorie uitsluitend wegens het herhaaldelijk varen onder invloed. Dit onderscheid hangt samen met de beperkingen die de Herziene Rijnvaartakte (ook wel: Akte van Mannheim) aan de nationale regelgever opleggen.
De minister van Verkeer en Waterstaat kan vaarbewijzen ongeldig verklaren wegens de gronden, genoemd in artikel 30, eerste lid, van de Binnenvaartwet juncto de artikelen 7.6, 7.8 en 7.9 van de Binnenvaartregeling. Een van de gronden is de lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid van de houder van het vaarbewijs. De ongeldigverklaring vindt plaats in mandaat door CBR/CCV of door Vamex

voor het klein vaarbewijs. In de praktijk komt ongeldigverklaring gemiddeld minder dan een maal per jaar voor.

De in artikel 32 van de Scheepvaartverkeerswet bedoelde opsporingsambtenaren, die met het wetsvoorstel te maken krijgen, zijn:
* 1. voor overtredingen van het Rijnvaartpolitiereglement: de ambtenaren van de directies Oost-Nederland, Limburg, Utrecht en Zuid-Holland van Rijkswaterstaat (Besluit aanwijzing handhavingsambtenaren Herziene Rijnvaartakte);
* 2. voor alle overtredingen:
  a. ambtenaren van Rijkswaterstaat, zoals rayonhoofden scheepvaartdienst, havenmeesters, sluis- en brugwachters;
  b. ambtenaren van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, belast met scheepvaart (Regeling aanwijzing opsporingsambtenaren Scheepvaartverkeerswet);
  c. personen in dienst van het Havenbedrijf Rotterdam NV, divisie Havenmeester (Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam NV 2008);
  d. politieambtenaren (artikel 141 Wetboek van Strafvordering);
  e. overige ambtenaren, bij besluit van de minister van Justitie daartoe aangewezen als buitengewoon opsporingsambtenaar. Te denken is aan ambtenaren van provincies, gemeenten en waterschappen.

In dit systeem wordt met het oog op de handhaafbaarheid gekozen voor een absolute ontzegging van de vaarbevoegdheid en niet voor een gedeeltelijke ontzegging, bijvoorbeeld voor een bepaald type schip. Dus ook al beschikt de vaarbewijshouder over een tweede document of behaalt hij gedurende de ontzegging een nieuw vaarbewijs: gedurende de periode van ontzegging is varen over de Nederlandse binnenwateren niet toegestaan.

De scheepvaartregelgeving staat toe dat niet de vaarbewijshouder, maar een ander het schip feitelijk bestuurt, mits de vaarbewijshouder maar aan boord is en als gezagvoerder optreedt (artikel 25, eerste en vierde lid, van de Binnenvaartwet). Als het dan niet de vaarbewijshouder is die roekeloos vaart, maar een andere feitelijke bestuurder, kan niettemin de vaarbevoegdheid van de vaarbewijshouder worden ontzegd. De grond voor de inname van het vaarbewijs ligt in de verwijtbaarheid aan de vaarbewijshouder, dat hij betrokkene toestaat roekeloos te varen. Als er in zo'n situatie twee vaarbewijshouders aan boord zijn, is het aan de rechter om op basis van feitelijke omstandigheden vast te stellen wie de gezagvoerend vaarbewijshouder is.

Het begrip "snelle motorboot" is situationeel bepaald: het gaat om de combinatie van vaartuig en motor. Als aan een roeiboot een zware motor wordt bevestigd, is op dat moment sprake van een snelle motorboot. Dit kan zich ook voordoen wanneer een lichte motor van een kleine motorboot wordt vervangen door een zware motor. Dat betekent dat van de handhavers gevergd wordt dat zij een feitelijk oordeel kunnen vellen over de vraag of bij aanhouding sprake is van een snelle motorboot.
Wanneer vaarbewijzen kunnen worden ingenomen, hetzij Nederlandse, hetzij buitenlandse, heeft dat de volgende repercussies.
In het geval van nationale vaarbewijzen is het denkbaar dat een betrokkene in het buitenland een nieuwe vaarbevoegdheid behaalt en daarmee (voor zover het een in Nederland erkend vaarbewijs betreft) wederom de binnenwateren bevaart. Aan de hand van het register van ontzegde vaarbevoegdheden kan de toezichthouder of opsporingsambtenaar echter altijd nagaan of een buitenlands vaarbewijs in strijd met een Nederlandse ontzegging van de vaarbevoegdheid wordt gevoerd.
In het tweede geval, namelijk als de vaarbevoegdheid wordt ontzegd die op een erkend buitenlands vaarbewijs berust, kan de betrokken buitenlandse autoriteit worden geïnformeerd (het voorgestelde artikel 35a, derde lid en 35b, tweede lid, van de Binnenvaartwet).
In beide gevallen geldt de ontzegging van de vaarbevoegdheid alleen ten aanzien van de Nederlandse wateren, behoudens voor zover naar buitenlands recht aan die ontzegging eveneens rechtsgevolgen zouden zijn verbonden.
Met name zal de connectie met het buitenland een rol spelen bij het ICC, een internationaal geldige versie van het klein vaarbewijs. Het is niet heel eenvoudig voor een Nederlander om in een ander land een ICC te behalen. Immers Resolutie 40 van de VN-ECE schrijft voor, dat een dergelijk vaarbewijs alleen wordt verstrekt aan personen die in het desbetreffende land daadwerkelijk woonachtig zijn ("residentials").
Voor het beroepsvervoer van goederen en personen wordt voorgesteld ontzegging van de vaarbevoegdheid mogelijk te maken bij herhaalde overtreding van het alcoholverbod. Enkele malen per jaar blijkt dat een schipper vaart onder invloed. Omdat het vaak om grote schepen gaat, is dit zeer ongewenst gedrag, waarvoor eveneens ontzegging mogelijk moet zijn. Het gaat overigens om een beperkter regime dan voor snelle motorboten, namelijk beperkt tot herhaalde overtreding van het alcoholverbod.

Het advies van de Raad van State is als volgt samengevat:
Het voorstel strekt ertoe de sanctie van ontzegging van de vaarbevoegdheid te introduceren in de binnenvaart. Tevens wordt de sanctionering van overtredingen waarbij de overtreder in het bezit is van een zogenoemd "klein vaarbewijs" van het bestuursrecht overgeheveld naar het strafrecht. De Raad van State onderschrijft de strekking van het wetsvoorstel, maar maakt een aantal opmerkingen met betrekking tot de invordering en inhouding van het vaarbewijs, de toepasselijkheid op de beroepsvaart, de verwerking van persoonsgegevens ten behoeve van het register en de strafrechtelijke sanctionering van overtredingen in het kader van het klein vaarbewijs. Hij is van oordeel dat in verband daarmee enige aanpassing van het voorstel wenselijk is.

Wie de complete bijbehorende teksten wil lezen kan dat doen via deze onderstaande links:

Koninklijke boodschap:
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32539-1.html
Voorstel van wet:
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32539-2.html
Memorie van toelichting:
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32539-3.html
Advies Raad van State:
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32539-4.html.
(JB)

Binnenvaartbesluit per 1 januari 2011 gewijzigd

Het Binnenvaartbesluit wordt per 1 januari 2011 gewijzigd. Dit is bekend gemaakt via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2010-811.html. In de wetgeving wordt het bunkerstation officieel opgenomen. Indien u de laatste versie van het Binnenvaartbesluit wilt inzien kan dat via http://wetten.overheid.nl. (JB)

Wijziging van de Regeling gebruik van frequentieruimte zonder vergunning 2008

Deze wijziging van de regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2011.
Directe aanleiding voor deze wijzigingsregeling vormt Beschikking nr. 2010/368/EU van de Europese Commissie van 30 juni 2010 tot wijziging van Beschikking 2006/771/EG inzake de harmonisatie van het radiospectrum voor gebruik door korteafstandsapparatuur (PbEG L 166). Met deze beschikking wordt de bijlage bij Beschikking 2006/771/EG vervangen door een nieuwe bijlage. Met beschikking 2006/771/EG zijn de technische voorwaarden voor het gebruik van frequentieruimte voor verschillende soorten korteafstandsapparatuur geharmoniseerd. Het betreft hier zendapparatuur die in grote hoeveelheden wordt geproduceerd en grensoverschrijdend kan worden gebruikt. De harmonisatie heeft tot doel het vrije verkeer van deze producten binnen de Europese Unie te verzekeren. In Nederland is het gebruik van deze apparatuur in de Regeling gebruik van frequentieruimte zonder vergunning vrijgesteld van het vereiste van een vergunning. De Commissie heeft onderkend dat als gevolg van veranderingen in technologie en maatschappelijke behoeften er nieuwe toepassingen voor korteafstandsapparatuur zullen ontstaan die periodiek kunnen leiden tot aanpassing van de voorwaarden van spectrumharmonisering. De Commissie heeft op 5 juli 2006 de Europese Conferentie van de Administraties van Posterijen en van Telecommunicatie (CEPT) een permanent mandaat gegeven om de bijlage bij Beschikking 2006/771/EG aan te passen naar aanleiding van technologische en marktontwikkelingen op het gebied van korteafstandsapparatuur. Op grond van dit mandaat heeft de CEPT in november van 2009 de Commissie geadviseerd een aantal technische aspecten in de bijlage bij beschikking 2006/771/EG te wijzigen. Met beschikking 2010/368/EU heeft de Commissie uitvoering gegeven aan dit advies van de CEPT door de bijlage bij beschikking 2006/771/EG te vervangen door een gewijzigde bijlage. Met de wijziging van de Regeling gebruik van frequentieruimte zonder vergunning 2008 worden de door de Commissie doorgevoerde wijzigingen in de bijlage in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.
Bij de uitvoering van en het toezicht op de Regeling gebruik van frequentieruimte zonder vergunning zijn de afgelopen jaren kleine foutjes en onduidelijkheden in de regeling geconstateerd. Die foutjes en onduidelijkheden worden met deze wijzigingsregeling weggenomen. Tevens worden enkele verbeteringen doorgevoerd.
De wijziging van deze regeling heeft een vermindering van de administratieve lasten tot gevolg. Een aanvrager van een registratie voor maritiem frequentiegebruik behoeft geen kopie van zijn bedieningscertificaat meer op te sturen in het geval dat de minister dit zelf heeft uitgegeven. Het handelt hier vooral om particulieren en geeft een vermindering aan administratieve lasten op jaarbasis van 4700 (aanvragen) X 10 minuten= ongeveer 783 uren. Daarnaast wordt door particulieren jaarlijks gemiddeld 4000 keer een melding gedaan waarvoor geen inloggegevens meer aangevraagd behoeven te worden. Dit kan voortaan worden gedaan met de DigiD-code. Dit leidt tot een vermindering aan administratieve lasten van 4000 aanvragen X 15 minuten =1000 uren op jaarbasis. Tenslotte hoeven gebruikers van baggerkanalen daar geen vergunning meer voor te hebben maar valt dit onder hun registratie voor maritiem frequentiegebruik. Het betreft hier een vermindering van administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het handelt om gemiddeld 400 gebruikers per jaar die daarmee een half uur per handeling besparen hetgeen leidt tot een vermindering van 200 uren tegen een tarief van 28 euro per uur is gelijk aan 5600 euro aan administratieve lasten.
De belangrijkste wijzigingen voor de scheepvaart op een rijtje:

Artikel 1, onderdeel n komt te luiden:
n. EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon): radiozendapparaat bestemd voor noodalarmering in de 406 MHz band en voor het lokaliseren van het baken op de frequentie 121,5 MHz.
In de definitie van EPIRB is de verwijzing naar de 1.6 GHz band komen te vervallen. Dit houdt verband met het gegeven dat INMARSAT, de satellietoperator die het gebruik van EFIRB mogelijk maakt, deze frequentie niet meer aanbiedt. Tevens is er een functie aan de EFIRB toegevoegd namelijk het lokaliseren van het baken.

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het tweede lid, onder c, wordt 'en het indentificatienummer' vervangen door: en indien aanwezig het identificatienummer of kenmerk.
Degene die op grond van artikel 3.4, eerste lid, aanhef en onder c, frequentieruimte zonder vergunning wil gebruiken, dient zich op grond van artikel 20a van het Frequentiebesluit te melden en registreren bij de Minister van Economische Zaken. Bij die melding dienen gegevens te worden verstrekt. Indien het gaat om maritieme communicatie dient op grond van artikel 6, tweede lid, onder c de naam en het identificatienummer van het schip te worden doorgegeven. De praktijk wijst uit dat niet elk schip een identificatienummer of kenmerk heeft. Daarom wordt in de regeling tot uitdrukking gebracht dat dat vereiste alleen geldt in de gevallen dat er een identificatienummer of kenmerk van het schip bestaat.

2. Na de punt aan het einde van het tweede lid, onder d, wordt een zin toegevoegd, luidende: Een afschrift van het certificaat behoeft niet te worden verstrekt als het is verleend door de Minister.
Bij een melding, bedoeld in artikel 6, eerste lid, dient de gebruiker van een radiozendapparaat voor maritiem mobiele communicatie een afschrift van het certificaat van bediening te overleggen. Indien de minister echter reeds weet dat de gebruiker een dergelijk certificaat bezit, behoeft geen afschrift te worden overgelegd.

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:
3. In onderdeel h vervalt het woord 'bij frequentiegebruik'.
Artikel 10, onderdeel h is gebaseerd op annex 3 onderdeel 5 van de Regionale Regeling. Door het laten wegvallen van de woorden 'bij frequentiegebruik' wordt beter aangesloten bij deze bepaling uit de Regionale Regeling. Binnen het werkingsgebied van de Regionale Regeling zal een marifoon of portofoon altijd voorzien moeten zijn van 'ATIS'. Dit geldt dus ook indien geen frequentiegebruik plaatsvindt.
Een aantal schepen maakt gebruik van twee aparte marifoons/portofoons: één voor de zeevaart en één voor op de binnenwateren. Dit omdat het soms als lastig wordt ervaren om ATIS uit en aan te zetten als men van de binnenwateren naar de zee gaat en andersom. Uit het doel en de strekking van deze bepaling volgt dat wanneer duidelijk is dat een schip één marifoon/portofoon heeft voor de zeevaart en één marifoon/portofoon voor de binnenvaart, de zeevaartportofoon/marifoon niet voorzien hoeft te zijn van ATIS.

Bijlage 11. Maritiem mobiele communicatie wordt als volgt gewijzigd:
Na voorschrift 6 worden twee nieuwe voorschriften ingevoegd, luidende:
* *- 6a) De binnenvaart mag ten behoeve van zand- en grindwinning en baggerwerkzaamheden gebruik maken van de kanalen 12H (frequentie 161,200 MHz) en 13H (frequentie 161,250 MHz). Het uitgestraalde vermogen is niet hoger dan 1 Watt. Kanaal 13H mag niet in Zeeland, Noord-Brabant en Limburg gebruikt worden.*
* *- 6b) Het gebruik van de dualwatch-functie is niet toegestaan.*

Na voorschrift 6 zijn er twee nieuwe voorschriften te weten 6a en 6b ingevoegd. Met voorschrift 6a kunnen voortaan ook baggerschepen zonder vergunning gebruik maken van de kanalen 12 H en 13H. Deze uitzondering op de Regionale Regeling geldt alleen voor baggerschepen die zich op Nederlands grondgebied bevinden. Indien het schip de grens overgaat geldt dit voorschrift dus niet.

Het in voorschrift 6b opgenomen verbod op het gebruik van de dual watch-functie vloeit rechtstreeks voort uit de Baselovereenkomst. Dit verbod kan onder het beginsel van doelmatig frequentiegebruik geschaard worden. Door het gebruik van de duel watch-functie kunnen namelijk belangrijke berichten op bijvoorbeeld het nood-, spoed en veiligheidskanaal gemist worden.

In onderdeel 2. Frequentiegebruik in de VHF-banden, onder het opschrift Voorschriften bij frequentiegebruik in de VHF-banden buiten het werkingsgebied van de Regionale Regeling (op zee), worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Voorschrift 12 komt te luiden:
* *12) Buiten het werkingsgebied van de Regionale Regeling mag de automatische vermogensreductie en ATIS van de marifoon en de portofoon buiten gebruik zijn.*

Voorschrift 12 is voortaan ook van toepassing op portofonen.

Het na voorschrift 12 opgenomen voorschrift dat begint met 'Gebruik van VHF-kanalen/frequenties in de zeevisserij:' komt te luiden:
* *13) Gebruik van VHF-kanalen/frequenties in de zeevisserij:*

De kanalen 55L (frequentie 155,775 MHz), 56L (frequentie 155,825 MHz), 14H (frequentie 161,300 MHz) en 16H (frequentie 161,400 MHz) mogen uitsluitend worden toegepast door vissersschepen voor onderling verkeer, waarbij:
* *a. de kanalen 55L en 56L niet mogen worden gebruikt binnen 25 km van de Nederlandse kust;*
* *b. vissersschepen die (beroepsmatig) sportvisserij bedrijven, uitsluitend gebruik mogen maken van kanaal 16H.*

Het voorschrift dat in bijlage 11, onderdeel 2, na voorschrift 12, in de regeling is opgenomen, is voortaan aangeduid als voorschrift 13. Voorschrift 13 is enigszins gewijzigd. Ingevoegd zijn de kanalen die corresponderen met de genoemde frequenties.

Wie alle wijzigingen nog eens op zijn gemak wil nalezen kan terecht op https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2010-17307.html (JB).

Regelingen gewijzigd voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat ivm andere Ministerie naamgeving

Sinds het nieuwe kabinet officieel geformeerd is, heet het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nu Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De Milieu tak is afkomstig van het Ministerie van VROM waarvan de ruimtelijke ordening en milieu overgegaan zijn naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Rijkswaterstaat heet nog steeds Rijkswaterstaat en valt nu onder het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Omdat de Inspecties zelf ook gereorganiseerd zijn was het nodig om de bijbehorende wetgeving aan te passen. Daarnaast zijn ook alle wet- en regelgevingen die ondertekend waren door de minister van Verkeer en Waterstaat nu van toepassing verklaard voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (JB)

Wijziging regeling scheepsafvalstoffen Rijn- en binnenvaart en de Binnenvaartregeling

Deze regeling wijzigt de Regeling scheepsafvalstoffen Rijn- en binnenvaart met het oog op de invoering op 1 januari 2011 van het betaalsysteem inzake de verwijdering van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen, inclusief de internationale verevening binnen het verdragsgebied. Dit alles strekt ter uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) (Trb. 1996, 293). Deze regeling hangt samen met de gelijktijdige inwerkingtreding van enkele bepalingen in:
a. het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart
b. de Binnenvaartwet

Het betreft de afwikkeling van het elektronisch betalen van de afvalbeheersbijdrage (tarief bedraagt € 7,50 per 1000 liter gasolie, gemeten bij 15° C). In een eerder verhaal hadden we al geconstateerd dat dit uitsluitend voor beroepsmatige vaart geldt en niet voor grote pleziervaart. In de berichtgeving in de scheepvaartkranten wordt geschreven over de "Eco-card" die verplicht gaat worden. Dit betreft hetzelfde als dat in deze wijziging wordt geregeld. Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2010-19386.html. Hopelijk levert het de grote pleziervaart geen problemen op, het is nog wel even afwachten. (JB)

Boetebedragen per 1 januari 2011

Begin december 2010 zijn de nieuwe boetebedragen voor misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften alsmede de bijlage bij het Besluit OM-afdoening onderscheidenlijk het Transactiebesluit gepubliceerd. Voor een volledig overzicht zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2010-785.html.

In de bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften wordt een overzicht gegeven van gedragingen waarvoor een administratieve sanctie kan worden opgelegd, omdat ze in strijd zijn met de verkeersvoorschriften. Voor elke gedraging bepaalt de bijlage de te betalen geldsom.
In de bijlagen bij het Besluit OM-afdoening en het Transactiebesluit 1994, die identiek aan elkaar zijn, worden de feiten genoemd waarvoor opsporingsambtenaren een strafbeschikking kunnen uitvaardigen, danwel een transactie kunnen aanbieden. De bij de feiten uit het Besluit OM-afdoening en het Transactiebesluit 1994 behorende tarieven zijn opgenomen in de beleidsregels van het openbaar ministerie, en maken geen deel uit van dit besluit. Dit besluit strekt tot vastlegging van een verhoging van de tarieven van de verkeersboetes met vijftien procent. Daarnaast worden enkele aanpassingen doorgevoerd als gevolg van wijzigingen in de wet- en regelgeving. Omwille van de leesbaarheid worden de bijlagen opnieuw vastgesteld.
De wijziging van de bijlage bij de Wahv geschiedt bij algemene maatregel van bestuur, waarvoor op grond van artikel 2, vijfde lid, Wahv, een nahangprocedure geldt. Dit houdt in dat het besluit niet eerder in werking kan treden dan vier weken na plaatsing in het Staatsblad. De beoogde inwerkingtreding van dit besluit is 1 januari 2011.

Nb 1. In dezelfde bekendmakingen zijn ook nieuwe boetebedragen voor het wegverkeer opgenomen (o.a. voor het overschrijden van de maximum snelheid).
Nb 2. De boetebedragen voor het overtreden van verkeersregels op het water zijn niet langer in deze wetgeving opgenomen maar zijn opgenomen in de beleidsregels van het openbaar ministerie.

Bron: Officiële bekendmakingen Rijksoverheid.

Richtlijn voor strafvordering varen onder invloed

Op 22 november 2010 is de richtlijn voor strafvordering varen onder invloed vastgesteld en zal per 1 januari 2011 in werking treden. Het is een richtlijn voor het openbaar ministerie. Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2010-20104.html. De boetebedragen zijn met 15% geïndexeerd conform de door de Minister voorgestelde verhoging per 1 januari 2011. De hoogte van de straf is afhankelijk van:
* het feit of het de eerste keer is dat iemand hierop wordt gestraft
* eerdere veroordeling(en) binnen 5 jaar
* lichte schade cq licht letsel
* de mate waarin de veiligheid op het water in gevaar is gebracht
* het soort schip (gevaarlijke stoffen, passagiersschip, snel schip, loodsplichtig zeeschip, klein schip)
* of een ademanalyse of bloedproef is geweigerd

Overal op de Nederlandse binnenwateren is het maximum alcoholpromillage 0,5 ‰.
De boetebedragen beginnen bij een bedrag van € 290,- voor een transactie of € 340,- voor een eis ter zitting voor 0,54-0,8 ‰ en kan oplopen tot 60 uur taakstraf of 30 dagen gevangenisstraf. (JB)

Richtlijn voor strafvordering tarieflijst waterzaken binnenvaart

Op 13 december 2010 is de Richtlijn voor strafvordering tarieflijst waterzaken binnenvaart vastgesteld. Deze wordt per 1 januari 2011 van kracht. Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2010-20480.html. Het is een richtlijn voor het openbaar ministerie. De boetebedragen zijn met 15% geïndexeerd conform de door de Minister voorgestelde verhoging per 1 januari 2011.

Op 1 januari 2010 is de paragraaf over de bestuurlijke boete gedeeltelijk in werking getreden. Als gevolg daarvan wordt de Binnenvaartwet primair bestuursrechtelijk gehandhaafd. Het strafrecht wordt alleen nog toegepast bij:
* gebruik van een schip terwijl het gebruik is onderbroken (art. 17 BVW)
* vaarbewijsgerelateerde overtredingen (o.a. art. 25 BVW)
* gevaar voor de openbare veiligheid (art. 49 BVW)

De overtredingen onder het regime van de Herziene Rijnvaartakte zijn overtredingen van de politievoorschriften

van artikel 32 van de Herziene Rijnvaartakte. Artikel 32 van de Herziene Rijnvaartakte kent uitsluitend de geldboete als sanctie. Dit betekent dat in dit kader geen ruimte is voor oplegging van vervangende hechtenis.
Bij een aantal feiten is er voor gekozen om marges aan te geven. Wegingsfactoren zijn daarbij de ernst van feit, de mate van overtreding, de mate van gevaarzetting, het soort schip en de omstandigheden waaronder het feit werd gepleegd.

Enkele strafbare feiten:
* opzettelijk wederrechtelijk aan ander toebehorend schip gebruiken op scheepvaartweg (joyvaren), art. 26 scheepvaartverkeerswet, € 340-1300,-
* niet genoeg vrij uitzicht tijdens de vaart, art. 1.07 BPR, € 230-550,-
* Niet aan boord aanwezig: meetbrief, art. 1.10 BPR, € 280,-
* niet aan boord aanwezig: groot vaarbewijs, art. 1.10 BPR, € 280,-
* niet aan boord aanwezig: klein vaarbewijs, art. 1.10 BPR, € 85,-
* niet aan boord aanwezig: marifoonbedieningscertificaat, art. 1.10 BPR, € 85,-
* niet aan boord aanwezig: certificaat van onderzoek, art. 1.10 BPR, € 280,-
* optische tekens van grote schepen, bedrag per onjuist of niet uitgevoerd teken (dagteken of licht/lichtcombinatie), hoofdstuk 3 BPR, € 170,-
* als schipper met groot motorschip geen geluidsseinen geven of kunnen geven, art. 4.01 BPR, € 170,-
* onjuist marifoongebruik, art. 4.05 BPR, € 110,-
* marifoon niet aanwezig, art. 4.05 BPR, € 280-850,-
* niet houden aan vaarregels, geen aanvaring, hoofdstuk 6 BPR, € 170-280,-
* niet houden aan vaarregels, met aanvaring, lichte schade geen letsel, hoofdstuk 6 BPR, € 280-550,-
* hinderlijke waterbeweging, geen schade, art. 6.20 BPR, € 170-280,-
* hinderlijke waterbeweging, waarbij schade is ontstaan aan derde, art. 6.20 BPR, € 280-550,-
* als schipper bij slecht zicht, niet houden aan vaarregels, geen aanvaring, art. 6.29-6.33 BPR uitgezonderd 6.30 lid 2, € 340-550,-
* ligplaats nemen in strijd met de voorschriften, art. 7.01-7.07 BPR, € 110,-
* op klein schip geen radarreflector voeren bij slecht zicht op vaarwegen bijlage 15b, art. 9.04, € 170,-

Bovenstaande lijst is niet compleet, maar geeft wel een indruk. (JB)

Film keuring Certificaat van Onderzoek

Volgens de Binnenvaartwet moeten schepen die langer dan 20 meter zijn een Certificaat van Onderzoek hebben, dat aantoont dat die schepen veilig zijn. Oók als die schepen voor pleziervaart gebruikt worden. Daar valt veel over te zeggen maar het moet wèl gebeuren.
Om aan een Certificaat van Onderzoek te komen heb je ... een onderzoek nodig. Tijdens de Beurs Klassieke Schepen, begin november 2010 in Enkhuizen, is de Terra Nova "onderzocht" door een partner van Register Holland.



Guido Ganzeman heeft dat onderzoek gefilmd. Buitengewoon instructief als u wilt weten waar de keurmeesters op letten, hoe streng ze zijn, hoe ze het aanpakken. Het is een forse film geworden, die Guido zwaar verkleind heeft zodat u hem fatsoenlijk kunt downloaden. Maar, zo klein als het beeld is, de film geeft in 5½ minuut een uitstekende indruk van het proces. En het is nog een leuk filmpje ook!
U kunt een Windows Metafile (wmv) versie downloaden van circa 2 Megabyte (dat is ongeveer even groot als onze maandelijkse pin-ups) of een kwalitatief betere flash-file van circa 7 MB.
Zie
http://www.lvbhb.nl/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=630:film-keuring-cvo&catid=91:technisch-nieuws&Itemid=113.
Bron: LVBHB website

Hoe kom je aan een certificaat van onderzoek voor zone 2 in Duitsland?

Aan zone 1 en 2 wateren mogen landen zelf eisen stellen. Duitsland heeft deze eisen in het Binnenschiffs - Untersuchungsordnung (BinSchUO) opgenomen.
De eisen van de BinSchUO zijn compleet (voor alle schepen) te downloaden via www.elwis.de. Zie http://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/Verzeichnis-Rechtsverordnungen-Gesetze/BinSchUO.pdf.
Voor de pleziervaart heeft Cor Winde (Werkgroep Havens en Ligplaatsen LVBHB) een uittreksel beschikbaar.

Wanneer een schip aan deze eisen voldoet zou je verwachten dat je daar ook een cvo voor krijgt. Maar: de Inspectie Verkeer en Waterstaat geeft GEEN certificaat van onderzoek voor zone 2 Duitsland meer af! Dit zal aangevraagd moeten worden bij de Schiffsuntersuchungskommision (SUK) in Duitsland.

Welke wateren vallen onder zone 1 en 2 in Duitsland?
Zone 1: Ems
Zone 2: Ems, Jade, Weser, Elbe, Meldorfer Bucht, Flensburger Förde, Kieler Förde, Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff, gewässer die vom Festland und den Inseln Hiddensee und Rügen eingeschlossen sind, Greifswalder Bodden, gewässer die von Festland und der Insel Usedom eingeschlossen sind, Leda, Hunte, Lesum, Weser, Este, Lühe, Schwinge, Freiburger Hafenpriel, Oste, Pinnau, Krückau, Stör, Elbabschnitt Mühlenberger Loch, Nebenelben, Eider, Gieselaukanal, Nord-Ostseekanal, Schlei, Kieler Förde, Trave, Wismarer Hafengebiet,

Warnow mit Breitling und Nebenarmen, gewässer die vom Festland un den Halbinseln Darß und Zingst eingeschlossen sind, Kleiner Jasmunder Bodden, Stralsunder Hafengebiet, Greifswalter Hafengebiet mit Ryck, Wolgaster Hafengebiet, Uecker.

Voor details zie bovengenoemde link bijlage 1, liste der in die geografischen Zonen 1, 2, 3 und 4 eingeteilten Wasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland. (JB)

Certificaat voor pleziervaart met Z registratie grijs gebied

In Nederland vaart een klein aantal grote pleziervaartuigen rond die in het Kadaster als zeeschip zijn gebrandmerkt en als zodanig ook zijn teboekgesteld. Er staat dan een Z (i.p.v. een B) in het brandmerk. Dit betekent dat het schip geen binnenschip is maar een zeeschip.
Wanneer het schip als pleziervaartuig gebruikt wordt behoeft het schip geen certificaat van deugdelijkheid (certificaat van onderzoek voor zeevaart) te hebben (zie Schepenwet artikel 2d), wanneer het geen passagiers tegen vergoeding vervoert. Let op! Op zee valt een schip vanaf 1 passagier onder de Schepenwet als vrachtschip en vanaf 13 passagiers als passagiersschip! Een pleziervaartuig hoeft dus ook geen geldige papieren voor de zeevaart te hebben.

Wanneer dit schip op de binnenwateren vaart, is een certificaat van onderzoek niet vereist voor zeeschepen voorzien van een geldig certificaat of document, afgegeven door of namens de bevoegde autoriteiten van de staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, op grond waarvan de vaart op zee mag worden ondernomen, mits voldaan wordt aan de technische eisen op grond waarvan die certificaten zijn verleend (Binnenvaartbesluit artikel 7 lid b). Een aardige spagaat: het cvo is niet vereist als je een geldig certificaat voor de zeevaart hebt, maar die heb je als pleziervaart op zee helemaal niet nodig. Laat staan dat die geldig moet zijn! Een vreemde situatie.

Kun je dan als zeeschip wel een certificaat van onderzoek voor de binnenwateren aanvragen? Volgens IVW niet. Wel is het mogelijk om te voldoen aan de aanvullende eisen van Hoofdstuk 20 van de ROSR. Dit is echter een aanvulling op het zeevaart certificaat en niet een certificaat van alle binnenwateren (alleen Rijn). Met zo'n aanvulling voor de Rijn mag je overigens wel op zone 3 en 4 wateren varen. Voor zeeschepen mag blijkbaar geen certificaat voor de binnenwateren afgegeven worden.
En dat terwijl een schip wel 2 meetbrieven kan hebben, 1 voor de binnenwateren en 1 voor op zee.

IVW verkondigt tevens dat zeeschepen die op de binnenwateren zonder geldige documenten rondvaren beboet kunnen worden. Verlopen certificaten zijn niet rechtsgeldig en dus kan een schip worden stil gelegd. Maar als je nooit een certificaat voor op zee gehad hebt, kan die ook niet geldig zijn?
Grotere pleziervaart met een Z-brandmerk hebben dus een probleem. Dat probleem wordt door Register Holland onderkent en zij proberen dit probleem ook bij IVW duidelijk te maken. Wordt (hopelijk) vervolgd. (JB)

AIS nieuws december 2010

Op 15 december 2010 heeft Ivo ten Broeke, Rijnvaartcommissaris van Nederland, weer het een en ander aan nieuws over AIS verteld. Zo zijn er inmiddels voor zo'n 4000 Inland-AIS installaties een aanvraag voor de subsidieregeling ingediend. In totaal zit er geld voor 7000 installaties in de pot. Mochten deze allemaal aangevraagd zijn voor 31 december 2012, dan is het gedaan met de subsidieregeling. Ook in België komt een subsidieregeling, in dit geval voor zo'n 750 stuks. Jammer is wel, dat inmiddels al wat Belgen een subsidie in Nederland hebben aangevraagd omdat er in eerste instantie geen sprake was van een Belgische subsidieregeling (die zij overigens geen subsidieregeling noemen maar steunmaatregel).
Ook in Frankrijk is men bezig met het maken van een subsidieregeling. Details daarover zijn nog niet bekend.
Binnen Rijkswaterstaat wordt er momenteel gewerkt aan de walinfrastructuur die noodzakelijk is om de signalen van alle schepen ook goed te kunnen verwerken. Halverwege 2011 zal er een aanbesteding getekend worden, waarna men er vanuit gaat dat eind 2012 alles werkt.

Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV)

Rijkswaterstaat heeft 100 miljoen € subsidie ontvangen in het kader van het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV). Dit geld komt uit het Fonds Economische Structuurversterking (aardgasbaten). Het IDVV programma heeft een looptijd tot 31 december 2013. Wat men gaat doen staat in het BID boek (kwaliteit). Men wil 3 sporen gaan uitrollen:
1. het ontwikkelen van een nieuwe applicatie voor dienstverlenende verkeersmanagement (VOS wordt opvolger IVS-90)
2. stroomlijnen van informatie in het publieke en private domein hetgeen moet leiden tot één loket voor de scheepvaart
3. kennisontwikkeling teneinde spoor 1 en 2 goed te kunnen ontwikkelen

Eén van de zaken waar men nu aan denkt is om in plaats van alle huidige verkeerscentrales (bruggen, sluizen, verkeersposten) in de toekomst nog maar 5 à 6 verkeerscentrales te hebben. Vanuit deze centrales wordt dan een gehele regio bediend. Dordrecht wordt de proefcentrale waar het geheel het eerst uitgerold gaat worden, voordat de rest van Nederland voorzien wordt van nieuwe verkeerscentrales. (JB)

Inland-AIS subsidie ook voor verenigingen en stichtingen

Op 29 september 2010 heeft de landelijk verkeersmanager Ineke van der Hee (tevens HID van RWS Zuid-Holland) een brief verstuurd naar het Agentschap NL, betrekking hebbend op de uitvoering van de tijdelijke subsidieregeling Inland-AIS apparaten binnenvaart.

Een gedeelte uit de brief (gedeeltelijk ingekort):
Bij de uitvoering van bovengenoemde subsidieregeling bent u aangelopen tegen de vraag of verenigingen en

stichtingen, welke eigenaar zijn van een schip met een lengte van 20 m of meer en varend op de Nederlandse binnenwateren in aanmerking kunnen komen voor subsidie volgens de regeling.
Aangezien het doel van deze regeling is om alle schepen met een lengte van 20 meter of meer en varend op de Nederlandse binnenwateren te subsidiëren om een inland AIS-apparaat aan te schaffen en te installeren, behoren deze tot de doelgroep. Om onduidelijkheden over de toepassing van de subsidieregeling op deze categorie zoveel mogelijk op te heffen zal de subsidieregeling op korte termijn worden aangepast.
Met deze brief verzoek ik u, vooruitlopende op de wijziging van de regeling, de regeling zodanig uit te voeren, dat schepen die eigendom van een vereniging of stichting zijn in aanmerking komen voor het ontvangen van subsidie, mits deze schepen voldoen aan de andere voorwaarden gesteld in de subsidieregeling.

Er kunnen dus aanvragen bij Agentschap NL worden ingediend voor schepen die eigendom van een vereniging of stichting zijn en die kunnen nu ook gehonoreerd worden. We hoeven dus niet te wachten tot de regeling zelf officieel is aangepast en gepubliceerd. Als dat gebeurt zullen we dat ook in Info20M bekend maken. (JB)

Handige AIS brochure met vragen en antwoorden

Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft een handige brochure over AIS gemaakt. Deze is te downloaden via http://www.binnenvaart.be/nl/waterwegen/ais.asp. In 12 pagina's worden de volgende vragen gesteld en beantwoord:
* Wat is AIS eigenlijk?
* Hoe werkt AIS?
* Voor AIS heb je een transponder nodig. Wat is dat?
* Heb ik genoeg aan een transponder voor AIS?
* Wat kost AIS nu eigenlijk?
* Heeft AIS voordelen voor de binnenvaartondernemer?
* Wie heeft nog baat bij AIS?
* Kan ik AIS gebruiken om te navigeren?
* Als ik AIS gebruik, kan iedereen mij dan volgen?
* Is het gebruik van AIS verplicht?
* Kan ik om het even welk AIS toestel gebruiken?
* Kan ik momenteel al overal in Vlaanderen AIS gebruiken?

Vervolgens wordt alles uitgelegd over de Nederlandse en Duitse steunmaatregelen (subsidie). Ook gaat het in op de vraag Verplicht? Nog niet… en geeft vervolgens een overzicht van waar in België AIS verplicht gaat worden. Vervolgens komen een paar binnenvaartondernemers aan het woord.

Alhoewel het in België is uitgegeven is het ook voor het Nederlandse publiek interessant. (JB)

Miljoenen EU-subsidie voor Nederlandse infrastructuur

Nederland krijgt miljoenen euro's subsidie uit Brussel voor diverse infrastructuurprojecten. Zo komt € 1,75 miljoen beschikbaar voor de studie naar de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Hier hebben de EU-lidstaten mee ingestemd. Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu is blij met de bijdrage: 'Europa laat hiermee zien dat investeringen in infrastructuur en mobiliteit van groot belang zijn om de economie te versterken.'

In totaal ontvangt het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor vijf projecten geld uit het Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T)-subsidieprogramma. Zo komt € 1,5 miljoen beschikbaar voor de uitbreiding van het spooremplacement Maasvlakte-West. Daarnaast stelt Brussel € 0,8 miljoen beschikbaar voor de studie naar een extra Betuweroute-spoor tussen Zevenaar en de Duitse grens.

Nederland profiteert ook van de subsidiebijdrage voor twee Europese projecten. De AIS-transponders voor identificatie in de binnenvaart kunnen bijna acht ton tegemoet zien. Een Europese studie en pilot voor elektrisch rijden krijgt bijna € 5 miljoen. Van beide subsidies komt een deel beschikbaar voor Nederland.

Het Europees Parlement komt binnen één maand met een reactie op de voorstellen die door de EU-lidstaten zijn goedgekeurd. In januari 2011 stelt de Europese Commissie de lijst van projecten en bijbehorende subsidies vervolgens definitief vast.

Bron: Persbericht Rijksoverheid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Naschrift redactie: De 8 ton subsidie m.b.t. de Inland-AIS is bedoeld voor de verbetering van de infrastructuur voor AIS.

Symposium 'Ruimtelijke kwaliteit van historische vaarwegen in Zuid-Holland'

Op 2 december 2010 werd er door de provincie Zuid-Holland een symposium gehouden m.b.t. de ruimtelijke kwaliteit van de historische vaarwegen als slotbijeenkomst van het Zuid-Hollands jaar van de Historische vaarwegen en waterlinies.


Martin van Engelshoven-Huls

JB

Een van de beleidsdoelstellingen van de provincie is te werken aan een Mooi Zuid-Holland en de leefomgeving voor de inwoners van Zuid-Holland aantrekkelijker te maken. De provincie vindt het dan ook van groot belang dat de historische vaarwegen en hun omgeving voor het nageslacht behouden blijven en tevens verder ontwikkeld worden.



Tijdens het symposium kwamen een aantal sprekers vertellen over hun visie op historische vaarwegen, waaronder 1 uit Engeland en 1 uit Italië. Na de sprekers werden er enkele workshops gehouden met de aanwezigen uit het veld van de historische vaarwegen. De workshops werden gehouden aan de hand van 2 "probleem" gebieden, de Vlietzone bij Den Haag en de Heijmanswetering. De aantekeningen van de beide workshops zijn verkrijgbaar bij uw hoofdredacteur.

In het kader van het themajaar werd ook een fotowedstrijd gehouden. De winnende foto's en een selectie uit de ingezonden foto's zijn te zien via http://www.zuid-holland.nl/overzicht_alle_themas/content_cultuur/c_e_thema_cultuur-themajaren/c_e_thema_cultuur-leve_de_vaarwegen_en_waterlinies/c_e_thema_cultuur-fotowedstrijd_leve_de_vaarwegen_en_waterlinies.htm. Alle foto's werden doorlopend getoond tijdens het symposium. Uw hoofdredacteur heeft ook een foto ingestuurd maar behoort niet tot de prijswinnaars.

In het kader van de nieuwe documenten die verschenen zijn n.a.v. de vaarwegen in Zuid-Holland is er ook een engelstalig document verschenen genaamd "Regional Analysis of the Netherlands. The Waterways of the Randstad" gepubliceerd door de Vereniging Regio Water. Zie http://www.waterways-forward.eu/wp-content/uploads/gravity_forms/1/2010/11/PA%201%20and%205%20Regional%20analysis%20engels.pdf.
Het document wordt in 2011 waarschijnlijk naar het Nederlands vertaald en aangevuld met enkele extra's. (JB)

Provincie wil ruimtelijke kwaliteit rond historische vaarwegen versterken

"Door gebrek aan voldoende bescherming verkeren de Zuid-Hollandse vaarwegen in een steeds kwetsbaardere positie," stelde gedeputeerde Martin van Engelshoven-Huls op het symposium Ruimtelijke kwaliteit van de historische



vaarwegen. "De provincie wil zich inzetten om verrommeling tegen te gaan door een restrictief beleid voor bedrijven te voeren."
Gedeputeerde Martin Van Engelshoven-Huls drong er op aan om behalve de aanblik naar de vaarweg, ook het beeld vanaf het water in ogenschouw te nemen. "Daarom gaan we nu zelf als provincie de panoramische vergezichten vanaf het water vaststellen en beschermen."
Ook door de vaarwegen in de provinciale Structuurvisie en Gebiedsprofielen mee te nemen verankert de provincie dit watererfgoed in ruimtelijk beleid.

Afsluiting themajaar

Met het symposium werd donderdag 2 december 2010 het themajaar Leve de Vaarwegen en Waterlinies! afgesloten. Met meer dan honderd bezoekers kan het watererfgoed op een stijgende belangstelling rekenen. Van Engelshoven-Huls overhandigde het gelijknamige rapport aan mevrouw Mijdam, plv. voorzitter Vereniging Regio Water.
Deze studie bevat een inventarisatie, voorstellen en aanbevelingen hoe vaarwegen blijvend kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Een van de aanbevelingen aan gemeenten is bijvoorbeeld om de oevers van de historische vaarwegen openbaar te houden zodat de vaarwegen vanuit de omgeving te beleven zijn voor wandelaars en fietsers. Aan maatschappelijke organisaties doet het rapport een oproep voor een gezamenlijk opgesteld concreet uitvoeringsprogramma. Zie http://www.zuid-holland.nl/aanbevelingen_rapport_ruimtelijke_kwaliteit_vaarwegen_pzh.doc.

Workshops

In workshops op het symposium kwam naar voren dat er behoefte is aan een gebiedsvisie om de ruimtelijke kwaliteit rond de vaarwegen te behouden en te versterken.
Ondernemers uit de toeristische sector, gemeentelijke bestuurders en leden van historische verenigingen zagen hier een duidelijke rol voor de provincie om een dergelijk proces te regisseren. Uitgangspunt bij zo een integrale visie is de ruimtelijke kwaliteit waarbij verschillende functies zoals beroepsvaart, recreatie, natuur en economische ontwikkeling worden afgewogen.

Meer informatie

Bekijk de pagina's van het themajaar http://www.zuid-holland.nl/c_e_thema_cultuur-leve_de_vaarwegen_en_waterlinies.htm.

Bron: Persbericht Provincie Zuid-Holland

Reacties op ligplaatsenbeleid Zuid-Holland

Op 20 oktober 2010 heeft de provincie Zuid-Holland o.a. haar nieuwe ontwerp van het ligplaatsenbeleidsplan behandeld in de vergadering van de vaste commissie uit de Provinciale Staten. Daarbij hebben twee mensen ingesproken en hun zienswijze gegeven om zo de standpunten van de LVBHB en de LWO toe te lichten. Daarnaast zijn er schriftelijke reacties op persoonlijke titel en namens de LVBHB en de LWO ingebracht.

Hieronder enkele aangevoerde argumenten:

* verschil tussen beroepsvaart en pleziervaart wordt niet in wetgeving gemaakt, maar wel door de provincie. Dit is onwenselijk en wekt maar misverstanden
* beroepsvaart moet vaart minderen bij woonschepen e.d. (argument provincie). Vergeleken met het iets minder hard rijden op de weg in de Randstad, levert het verminderen van vaarsnelheid eveneens een niet merkbare tijdsbesparing op op een vaartraject. Andere belemmeringen leveren een veel grotere tijdsonzekerheid op, zoals bruggen en sluizen passage
* te hard varen moet niet aangemoedigd worden
* de provincie levert geen onderbouwing waarom varend erfgoed in het ligplaatsenbeleidsplan niet beschermd wordt, dit in tegenstelling tot het provinciebeleid met betrekking tot cultureel erfgoed door de provincie. Er is wel een molenproject dat molens als cultureel erfgoed beschermd. Blijkbaar spreken deze twee afdelingen van de provincie elkaar onvoldoende.
* geen aandacht voor schepen met gevaarlijke stoffen
* geen aandacht voor ligplaatsen voor beroepsvaart i.v.m. vaartijdenwet
* geen aandacht voor beroepsvaart die ergens langer wil liggen (bijv. i.v.m. ziekte e.d.)
* geen aandacht voor zwemtrappen in de vaarwegen (ongewenst over boord gevallen personen moeten veilig de wal op kunnen)
* oude loswallen die niet meer door beroepsvaart gebruikt worden, mogen niet door grote pleziervaart gebruikt worden terwijl daar nautisch gezien geen enkel bezwaar tegen is en het sloopkosten bespaart
* er worden geen alternatieven aangedragen voor woonschepen die weggestuurd worden
* er wordt terecht opgemerkt in het beleidsplan dat woonschepen en grote pleziervaart niet terecht kunnen in jachthavens, maar een oplossing wordt niet aangedragen
* het ontwerp beleidsplan van de provincie concentreert zich maar op één functie: ongehinderde vrachtvaart op de provinciale vaarwegen. Niet op de andere functies zoals toerisme (ook op de oever), pleziervaart, waterkwantiteit en waterkwaliteit, drinkwater, landschappelijke waarden etc.
* het ontwerp beleidsplan noemt alleen schepen die varend monument zijn volgens het Register en heeft het niet over andere schepen die ook varend erfgoed zijn
* woonschepen worden ook beroepsmatig gebruikt, niet alleen maar voor particulier belang. Er moet scherper onderscheid gemaakt worden tussen arken waarop alleen maar wordt gewoond en varende schepen waarop ook gewoond wordt
* waterwonen is in het Nationaal Waterplan opgenomen: *"In dit kader wordt door het Rijk het waterwonen aangemoedigd. Waterwonen kan een bijdrage leveren aan een klimaatbestendige inrichting van Nederland omdat deze woonvorm gecombineerd kan worden met het creëren van ruimte voor water"*. Het beleid van de provincie sluit niet aan op het landelijke beleid
* het woonschepenerfgoed beleid van het Nationaal Waterplan wordt ook niet gevolgd door de provincie. *"In Nederland wordt al lang op of aan het water gewoond hetgeen derhalve ook een cultuurhistorische waarde vertegenwoordigd."* (Nota van antwoord nationaal waterplan pag. 140)
* versmalling van het vaarwater wordt alleen aangepakt als dit door (bewoonde) schepen wordt veroorzaakt, niet door andere zaken. Vergeleken met de weg: er wordt geen woonruimte gesloopt als er vrachtverkeer door een straat rijdt. Waarom op het water dan wel?
* het weren van bewoonde schepen is discriminerend, omdat met hun belangen geen rekening gehouden wordt
* het beleid van de provincie is uitsluitend gericht op beheer en onderhoud terwijl er geen rekening gehouden wordt met ruimtelijke ordening, milieu, toerisme, cultuurhistorie etc.
* van de provincie wordt verwacht dat zij over de grenzen (van gemeenten, waterschappen en provincie zelf) heen een integrale afweging maakt en op basis daarvan beleid maakt, terwijl uit het plan blijkt dat ze dat niet doet
* er wordt wel aandacht besteed aan cultuurhistorische zaken als oude gemalen, windmolens etc. terwijl er geen aandacht besteedt wordt aan varend erfgoed
* er wordt geen onderscheid gemaakt tussen woonarken en varende woonschepen
* op bedrijfsvaartuigen kan ook gewoond worden en op woonschepen kan ook gewerkt worden
* op historische vaarwegen horen ook historische schepen, anders wordt het maar een dode boel

Nu maar afwachten wat de provincie met al dit commentaar gaat doen. (JB)

Eén website met alle informatie over de vaarweg

Binnenkort introduceert Rijkswaterstaat een website waarop alle informatie over de vaarwegen beschikbaar is: www.vaarweginformatie.nl. Zowel de beroepsschipper als de recreatievaarder kan de website raadplegen.
Welke waterstand kan ik verwachten? Is mijn voorgenomen route vrij van stremmingen? Wat zijn de weersvooruitzichten? Tot hoe laat wordt de sluis bediend? Antwoorden op deze vragen moeten nu nog worden bijeengesprokkeld met behulp van teletekst, de marifoon, het internet of het landelijke informatienummer van Rijkswaterstaat. Fairway Information Services (FIS) bundelt de informatie en stelt deze beschikbaar via www.vaarweginformatie.nl. Op termijn komt daar ook de informatie van andere vaarwegbeheerders bij.

Compleet overzicht
De website biedt een compleet arsenaal aan nautische informatie. Je kunt er elektronische kaarten opvragen en informatie krijgen over de bedieningstijden van bruggen en sluizen, stremmingen, vaardieptes, waterhoogtes, vaarwegcategorieën, wet- en regelgeving of stromingsgegevens. Als www.vaarweginformatie.nl in de loop van 2011 officieel in gebruik is genomen, kan iedereen zich aanmelden via de website en aangeven welke informatie hij wenst te ontvangen, bijvoorbeeld alle berichten aan de scheepvaart, of alle informatie over een bepaald gebied. Hij kan ook aangeven hoe vaak hij die informatie wil ontvangen, en hoe: per e-mail of met een sms'je.

Bron: Rijkswaterstaat (Ivo ten Broeke)

NB. Men verwacht dat deze website per april 2011 operationeel wordt.

Laagzwavelige brandstof per 1 januari 2011

In de Schuttevaer van 24 november 2010 stond een artikel genaamd "Kabinet wil uitstel bijmenging biobrandstof". Zie http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid14803-kabinet-wil-uitstel-bijmenging-biobrandstof.html.

In het artikel worden een aantal beweringen gedaan:
1) per 1 januari 2011 is laagzwavelige brandstof verplicht
2) per 1 januari 2011 is bijmenging van biobrandstof verplicht
3) het is wettelijk niet toegestaan dat binnenvaartschepen per 1 januari 2011 nog op hoogzwavelige brandstof varen, dat betekent dat ze door de oude voorraad heen moeten zijn
4) de overheid kan fikse boetes uitdelen bij overtredingen

Voor de grote pleziervaart beweringen die grote gevolgen kunnen hebben gezien de meestal grote bunkers die gevuld zijn, zeker in de winter. Daarom maar eens uitgezocht hoe het in elkaar zit.

1. Per 1 januari 2011 is laagzwavelige brandstof verplicht
Dit komt voort uit de Europese Richtlijn 2009/30/EG (bron NOVE):
Met ingang van 1 januari 2011 is het maximaal toelaatbare zwavelgehalte van deze gasoliën 10 mg/kg. De lidstaten zorgen ervoor dat andere vloeibare brandstoffen dan deze gasoliën enkel mogen gebruikt worden op binnenschepen en op pleziervaartuigen als het zwavelgehalte van deze vloeibare brandstoffen het maximaal toegelaten gehalte van deze gasoliën niet overtreft. Met ingang van 1 januari 2011 is het maximaal toelaatbare zwavelgehalte van deze gasoliën 10 mg/kg. De lidstaten zorgen ervoor dat andere vloeibare brandstoffen dan deze gasoliën enkel mogen gebruikt worden op binnenschepen en op pleziervaartuigen als het zwavelgehalte van deze vloeibare brandstoffen het maximaal toegelaten gehalte van deze gasoliën niet overtreft.
In de praktijk was de meeste gasolie al laagzwavelig. Het is niet zo dat per 31 december 2010 de bunkerboten geleegd worden en gevuld met nieuwe laagzwavelige gasolie.

Huidige wetgeving
De Europese richtlijn is verwerkt in het Besluit zwavelgehalte brandstoffen. Voor de laatste versie van dit besluit zie http://wetten.overheid.nl. De wijziging is verwerkt in het Besluit van 8 januari 2007, houdende wijziging van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen. Dit besluit is gepubliceerd op 23 januari 2007 en van kracht geworden per 1 januari 2010. Dus ondanks berichtgeving dat het per 1 januari 2011 van kracht zou worden, is het wettelijk gezien al een jaar van kracht.

In dit besluit staat:
Artikel 1. Het is verboden als brandstof te gebruiken:
c aan boord van een binnenschip met ingang van 1 januari 2010 scheepsbrandstof met een zwavelgehalte van meer dan 0,1% en
d andere brandstoffen, vast, vloeibaar of gasvormig, met uitzondering van dieselolie voor de scheepvaart en gasolie voor de scheepvaart, met een zwavelgehalte van meer dan 1,2%.

Definities
Gasolie: gasolie als bedoeld in artikel 2, onder 2, van richtlijn 1999/32/EG
Scheepsbrandstof: scheepsbrandstof als bedoeld in artikel 2, onder 3, van richtlijn 1999/32/EG
Dieselolie voor de scheepvaart: dieselolie voor de scheepvaart als bedoeld in artikel 2, onder 3a van richtlijn 1999/32/EG
Gasolie voor de scheepvaart: gasolie voor de scheepvaart als bedoeld in artikel 2, onder 3b van richtlijn 1999/32/EG
Binnenschip: binnenschip als bedoeld in artikel 2, onder 3j, van richtlijn 1999/32/EG

Als we vervolgens gaan kijken in de richtlijn 1999/32/EG vinden we inderdaad allerlei eisen die aan de verschillende brandstoffen gesteld worden. Zie http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:121:0013:0018:NL:PDF.
Alleen is in de gehele richtlijn geen definitie voor binnenschip te vinden! Wanneer we echter uitgaan van de Europese richtlijn voor de binnenvaart, kunnen we ervan uitgaan dat alle schepen die bedoeld zijn om op de binnenwateren te varen (dus uitgezonderd schepen die als

zeeschip geregistreerd staan) onder de definitie binnenschip vallen. Dus zowel beroepsbinnenvaart, grote recreatievaart als kleine pleziervaart.

Vervolgens gaan we kijken naar de Europese richtlijn 2009/30/EG, zie http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0088:0113:NL:PDF. Deze richtlijn bevat wijzigingen die alle Europese landen door moeten voeren in hun nationale wetgeving m.b.t. brandstoffen. Ook hier echter geen definitie van binnenschip. Wel is deze terug te vinden in de richtlijn per 1 januari 2011 doorgevoerd moet worden. Deze wijzigingen zijn in Nederland nog niet gepubliceerd. Volgens een woordvoerder van de overheid zal dat gaan gebeuren middels het Besluit Brandstoffen Luchtverontreiniging en een daaronder hangende ministeriële regeling.

2. Per 1 januari 2011 is bijmenging van biobrandstof verplicht
Deze eis komt voort uit het duurzaamheidsbeleid. De verplichting tot het bijmengen van biobrandstoffen in scheepsbrandstoffen is terug te vinden in de Europese richtlijn 2009/30/EG. Overigens zijn er nog geen goede representatieve en officieel erkende testen uitgevoerd op brandstof die is bij gemengd met biobrandstof. Daarom heeft het bedrijfsleven de overheid gevraagd om deze maatregel niet per 1 januari 2011 door te voeren. De overheid heeft dit in overweging genomen en voorzover ik kon nagaan nog geen beslissing genomen.
Biobrandstof trekt water aan, hetgeen nadelig kan zijn voor de bedrijfszekerheid van scheepsmotoren. Overigens is dat vooral van belang voor nieuwe fijn afgeregelde motoren, oude langzaamlopers en zeker de gloeikopmotoren hebben hier geen enkele last van.

3. Het is wettelijk niet toegestaan dat binnenvaartschepen per 1 januari 2011 nog op hoogzwavelige brandstof varen, dat betekent dat ze door de oude voorraad heen moeten zijn Het besluit van de overheid is nog niet officieel gepubliceerd en daarom nog niet wettelijk van kracht. Daarom kan van schepen en eigenaren niet verlangd worden dat ze door de oude voorraad heen zijn. Net zoals bij de overgang van rode diesel naar witte diesel zal hier een overgangsperiode voor nodig zijn om de voorraad op te maken. Zorg dus voor goede bonnetjes om het aan te kunnen tonen. Was het verschil tussen rode en witte diesel nog gemakkelijk visueel te herkennen, het verschil tussen hoogzwavelige en laagzwavelige brandstof kan alleen aangetoond worden door een test. Maak dus gewoon je oude voorraad op.

4) de overheid kan fikse boetes uitdelen bij overtredingen
Een forse uitspraak van de branchevereniging van bunkerhandelaren! Bangmakerij.
Dit kan wettelijk gezien wel, maar geen rechter zal zich er aan branden. Zeker niet zolang er geen redelijke periode tussen de verplichting en het tijdstip van overtreding zit. Zolang je aan kunt tonen wat je normale gebruik is en wanneer je je voorraad gekocht hebt, zou ik me geen zorgen maken.

In januari 2011 zullen we in Info20M nog een artikel van Cees van Dijk gaan publiceren. Dit artikel is dan al eerder in Sleep- en duwvaart en de Bokkepoot gepubliceerd geweest. (JB)

Evaluatie zomerinformatietour afvalwaterinzameling in Fryslan

Sinds 1 januari 2009 geldt het lozingsverbod: je mag geen vuil(toilet)water meer lozen op het oppervlaktewater.
In juli 2010 is door een team van ambtenaren en vrijwilligers, onder andere van het Watersportverbond, informatie over vuilwaterinzameling verstrekt aan watersporters.

Dit was een gezamenlijke actie van de Provincie Fryslân, het Wetterskip Fryslân, de Marrekrite en het Watersportverbond. Namens het Watersportverbond heeft Jan de Jong, lid van het Regioteam Fryslân, hieraan meegewerkt. Het team is hiervoor met een vaartuig van de provincie Fryslân gedurende twee weken langs de vele ligplaatsen gegaan. Doel van deze actie was om het draagvlak voor het lozingsverbod te vergroten door het verstrekken van informatie over de reden en het doel van de Vuilwaterinzameling.

900 boten bezocht
Ongeveer 900 boten werden bezocht. Over het algemeen werd gemerkt dat het persoonlijk aanspreken van de watersporters een goed middel bleek om aandacht te vragen voor de maatregel en ook leidt tot meer wederzijds begrip. Van de bezochte boten had ongeveer éénderde een vuilwatertank, éénderde had een droog of chemisch toilet of was met een tank aan het voorbereiden en éénderde loosde nog rechtstreeks op oppervlaktewater.

Smoezen top 3
Jan de Jong: "De redenen om nog rechtstreeks te lozen liepen nogal uiteen, van de genoemde redenen zou je een leuke 'smoezen top tien' kunnen samenstellen." Als meest genoemde redenen werden genoemd:
* "Ganzen en eenden poepen het hele jaar door in het water. Dan kan dat kleine beetje van mij er ook wel bij"
* "Vrachtschepen lozen ook rechtstreeks. Daar wordt ook niets aan gedaan"
* "Urine is steriel en doet daarom geen kwaad".

Ter harte
Bij een aantal boten met een volle vuilwatertank is ter plekke de tank leeg gezogen door een vacuümafzuigsysteem aan boord van het provinciale vaartuig. Problemen bij boten met een ingebouwde tank en problemen bij het leegpompen van de vuilwatertank zijn geïnventariseerd en worden ter harte genomen.
De actie had een puur informatief karakter en werd door de bezochte watersporters zeer gewaardeerd. De intentie is om de actie in 2011 te herhalen.
Meer informatie over Vuilwaterinzameling: www.vuilwater.info.

Bron: persbericht Watersportverbond

Diploma's in scheepvaart en luchtvaart goede start

Het mbo-diploma in de scheepvaart en luchtvaart is een goede start in de sector. Het wordt door werkgevers gewaardeerd omdat het voldoet aan de eisen die worden gesteld aan een werknemer en omdat het de basis is voor internationale certificaten.

Wel vragen de examenkwaliteit en onduidelijkheden in de kwalificatiedossiers om verbetering. Dat blijkt uit een uitgebreid onderzoek van de Inspectie van het Onderwijs naar de waarde van de diploma's in beide sectoren.

De inspectie onderzocht in 2009 en 2010 de waarde van de diploma's in de koopvaardij, waterbouw, visserij, binnenvaart en luchtvaart. Het gaat dan om studenten die opgeleid worden tot bijvoorbeeld stuurman, schipper, baggeraar, werktuigkundige of vliegtuigmonteur. Het onderzoek concludeert dat de diploma's gewaardeerd worden door de branche. Gediplomeerden voldoen aan de eisen die aan een beginnend beroepsbeoefenaar worden gesteld. In de luchtvaartsector geldt het als een goede start voor verdere groei in het onderhoudsberoep, in de scheepvaart is het de toegang tot de internationale vaarbevoegdheidsbewijzen. Er zijn twee belangrijke factoren die de waarde negatief kunnen beïnvloeden; de examenkwaliteit voldoet niet in alle gevallen en het is soms onduidelijk of de wettelijke beroepsvereisten verwerkt zijn in de kwalificatiedossiers en eindtermdocumenten.

De wettelijke beroepsvereisten in de luchtvaart en scheepvaart volgen uit internationale regelgeving.
De vereisten zijn soms onvoldoende opgenomen in kwalificatiedossiers. Het is de taak van de kenniscentra in de branche om ervoor te zorgen dat dit wel gebeurt.
De examenkwaliteit is bij 11 van de 19 scheepvaart-opleidingen voldoende en bij 7 van de 11 luchtvaart-opleidingen. Dit beeld komt overeen met het landelijke beeld dat de inspectie constateert in het examenverslag MBO 2009. En ook voor de luchtvaart en scheepvaart geldt, dit is niet voldoende, de examenkwaliteit moet omhoog. De onderwijsinstellingen moeten hiervoor zorgen. De inspectie onderzoekt over een jaar of dat gebeurd is.

Voor het complete onderzoeksrapport van de inspectie zie http://www.onderwijsinspectie.nl/actueel/nieuwsberichten/Diploma+s+in+scheepvaart+en+luchtvaart+goede+start.html?homeref=true (zowel in opgemaakte versie als printversie te downloaden als pdf)

Bron: Persbericht Inspectie van het Onderwijs, Ministerie van OCW



De accu's staan goed vast. De kabels hangen aan de accupolen en er hangt een slang aan de bedrading... Een kabelgoot lost dit probleem op.

ELEKTRICITEIT VAN DE ZON

Deel 5: Het boordnet en het bedraden ervan

Henk Bos

Inleiding deel 5

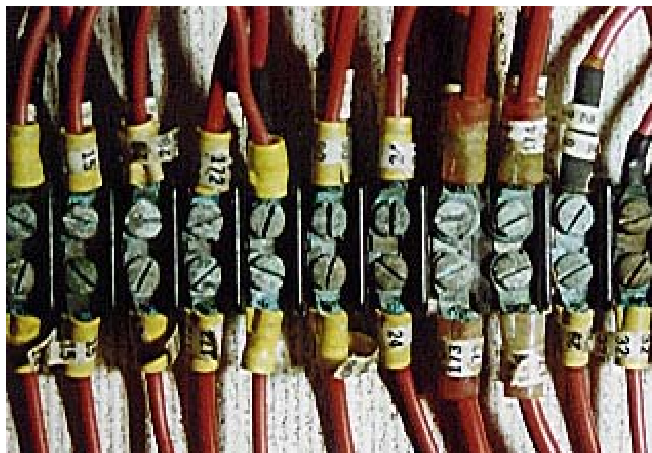
* Dit verhaal is een ambachtelijke benadering over het aanleggen van een boordnet. Het behandelt de uitgangspunten en de beschikbare componenten voor het goed en veilig aansluiten van een boordnet. Het doel is een betrouwbaar -, overzichtelijk - en eenvoudig te repareren boordnet waarin storingen snel zijn te lokaliseren - door een goede documentatie - en definitief te verhelpen.
* Dit verhaal gaat over extra lage spanning afgekort tot ELV (Extra Low Voltage).
Maximale wisselspanning van 50 Volt VAC (Voltage Alternating Current).
Maximale gelijkspanning van 120 Volt VDC (Voltage Direct Current).
In onze scheepspraktijk komt dit neer op een 12 of 24 Volts gelijkspanning-boordnet.

Uitgangspunten

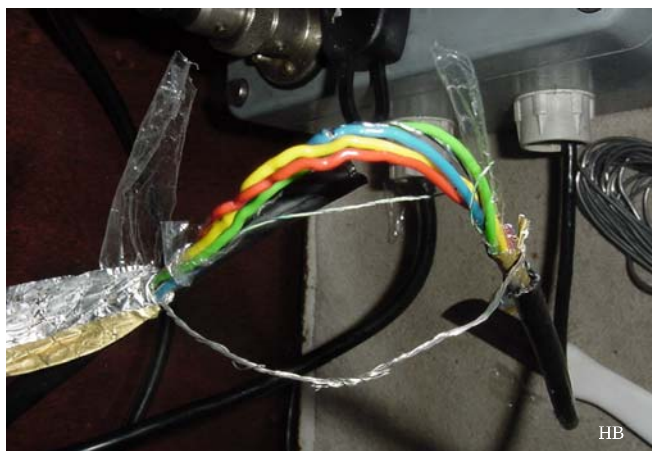
Over de kniptang hebben we het al in deel 4 gehad.
We gaan nu kijken naar wat er na de ontwerpfase moet gebeuren. Daarom gaan we eerst eens kijken naar de principes die we gaan gebruiken voor het aanleggen van een nieuwe (deel) bedrading. De nieuwe bedrading moet heel blijven en geen risico opleveren. Dit kunnen we doen door:
* bedrading te nemen met een goede temperatuurbestendige isolatie bij voorkeur 95º Celsius.

* De bedrading moet - uiteraard - zelfdovend zijn. Dit bijvoorkeur testen. Het is heel vervelend als de bedrading ergens op een moeilijke plaats brandt en niet uit te krijgen is. Het is meestal catastrofaal voor het schip.





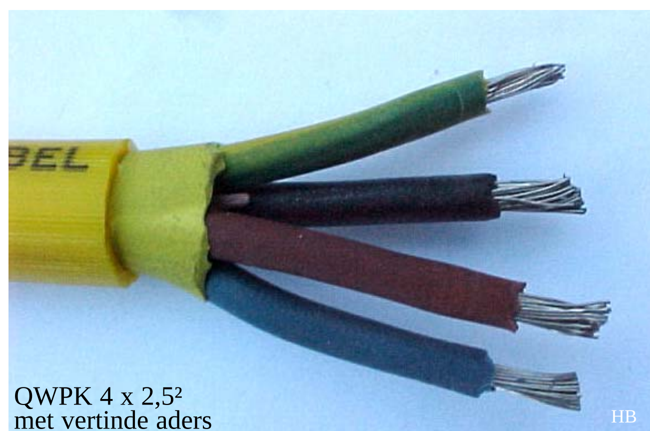
* Corrosie is een ander gevaar die op de loer ligt. Vertinde koperaders houden het langer uit dan blank koperdraad. Blank koperdraad oxideert zelfs binnen de isolatie!
Hoewel gerenommeerde bedrijven aangeven dat het niet nodig is om vertind materiaal te gebruiken vind ik dit korte termijn denken. De installatie moet minimaal 30 jaar goed blijven en het liefst langer. Er zijn prima verchroomde en zelfs vergulde componenten te vinden. Blanke contacten conserveren met bv. blanke tectyl.
* De bedrading moet mechanisch sterk zijn. Daarom voldoende dikte gebruiken, bij voorkeur niet dunner dan 1,5 mm². Het is bar vervelend als onderweg op zee een bedrading breekt door trillingen en op zee kan het behoorlijk te keer gaan. Als er iets kan bewegen dan beweegt het ook en als gevolg ervan breekt het. Koperdraad wordt namelijk harder tijdens het buigen.



Zelf heb ik nare herinnering aan het breken van een apehaar dunne bedrading van een stuurautomaat op zee en het vinden van de breuk en het repareren er van tijdens windkracht 7 bij Mölle in Zweden.
* Alleen soepele aders gebruiken. Door de vele dunne draadjes kunnen bewegingen gemakkelijker gevolgd worden. Alleen op grote schepen kunnen er massieve bedrading toegepast worden mits voldoende ondersteund en met korte vrij hangende delen. Ik heb zelf draadbreuken moeten zoeken in kabelgoten, -rails en -gangen en ik kan u verzekeren dat het een moeilijk klusje is.
* Om bewegen van de bedrading - en dus breuk - te voorkomen hoort de bedrading vastgezet te worden zodat deze niet kan bewegen. Ook in kabelgoten en kokers. Slijtage en schavielen kan zo voorkomen worden.

* Knikken en korte bochten in de aders voorkomen zodat het koperdraad zo weinig mogelijk mechanisch belast wordt.
* Alle verbindingen worden zo veel mogelijk met 1 ader gelegd zodat er zo weinig mogelijk onderbrekingen zijn.
* De hele installatie zò inrichten dat geen vingercontact mogelijk is met de plus. Ook niet voor een kindervinger. Daarom alles afschermen in een aansluitdoos of rangeerkast of eventueel met bv. een lexaan plaat.
* In principe is alles aan boord gemerkt (van een duidelijk leesbaar opschrift voorzien) om vergissingen tijdens calamiteiten uit te sluiten.

Definities
Een ADER is een soepele uit meerdere draadjes bestaande geïsoleerde koperdraad.



QWPK 4 x 2,5²
met vertinde aders

Een KABEL bevat meerdere aders die nog een keer van een isolatie (mantel) is voorzien. Kabel met 2 aders wordt ook wel snoer genoemd. Zie ook het hoofdstuk bedrading.
BEDRADING kan bestaan uit meerdere losse aders en/of kabels.
Bij 12 volt bedrading zijn min en nul, termen voor hetzelfde.
Evenzo zijn plus en positief dezelfde begrippen al kan de hoogte van de spanning variëren.



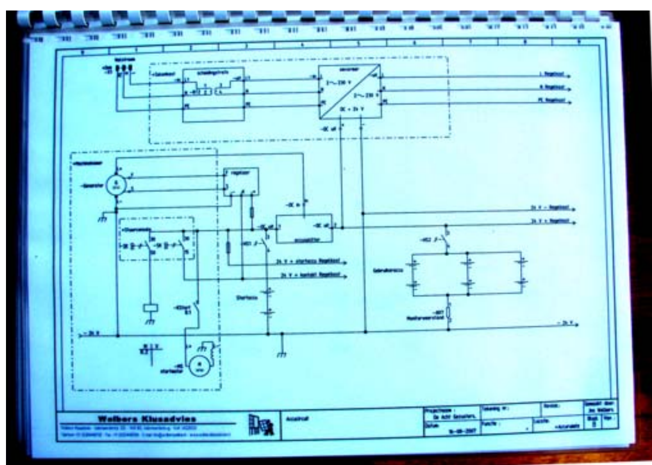
Een "BUS-BAR" is een geïsoleerd opgestelde metalenstrip met schroeven. Wordt gebruikt als aansluitpunt voor meerdere aders.

Zwerfstoom (uitleg)
Zwerfstroom is elektrische stroom die loopt waar het niet hoort te lopen. Het loopt door de aardleiding, de potentiaal vereffeningsleiding, het water, de scheepshuid,



de huiddoorvoeringen, nat hout, vochtige oppervlakken, enz. Je kunt er schokken van krijgen en het kan corrosie veroorzaken. Zwerfstoom kan worden veroorzaakt door een stroombron zoals de accu, stroom vanaf de wal of een beschermde damwand of gasleiding. Erge corrosie wordt niet veroorzaakt door zwerfstroom die door het water loopt maar omdat het door de scheepshuid loopt. Omdat er sprake is van relatief hoge spanningen kan corrosie door zwerfstroom veel sneller optreden dan de corrosie die veroorzaakt wordt door het contact tussen verschillende metalen (galvanische corrosie).
Het woord elektrolyse wordt vaak foutief gebruikt om verschillende soorten corrosie aan te duiden. Elektrolyse is het gassen dat optreedt bij elektrolytische corrosie.

Documentatie



* Er is een gebruikers handleiding aanwezig. Een gebruikers handleiding is het boordboek met o.a alle gebruiksaanwijzingen, handleidingen en systeemtekeningen.
* Van de gehele elektrische installatie zijn tekeningen aanwezig in het boordboek.

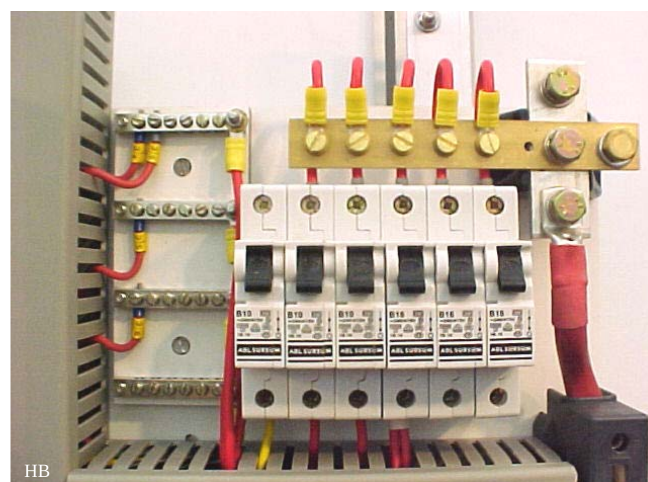
Centrale aardpunt (van het schip)
Bij elektrische systemen is het afspraak dat de behuizing van elke gebruiker aan massa ligt.
Verder zijnwe gewend dat de min pool van een accu met de massa verbonden is. Een massa vrij systeem is een utopie (onmogelijke werkelijkheid). Er wordt veel geld besteed aan isoleren van de motorcomponenten terwijl zowel het koelwater, de koelvloeistof als de koeler elektrisch geleidend blijven en daarmee het nut van isoleren te niet doet. Het heeft meer nut om de financiën te besteden aan een goede elektrische installatie die aan onze uitgangspunten voldoet.

De negatieve polen van de accu's, de motor, het controlepaneel, het bedradingssysteem, generator, massa onder water, de veiligheidsmassa (PE = Protective Earth) van het 230 volt systeem van het schip, de Potentiaal Vereffenings Leiding (PVL) en de massa van het GPS signaal komen allemaal bij elkaar in 1 punt. Hiermee worden aardlussen voorkomen.
Dit punt kan een bout zijn of een met bouten bevestigde zware metalen (vertind koperen) staaf (aardrail). In dit verhaal noemen we dit "CEP" (Common Earth Point).

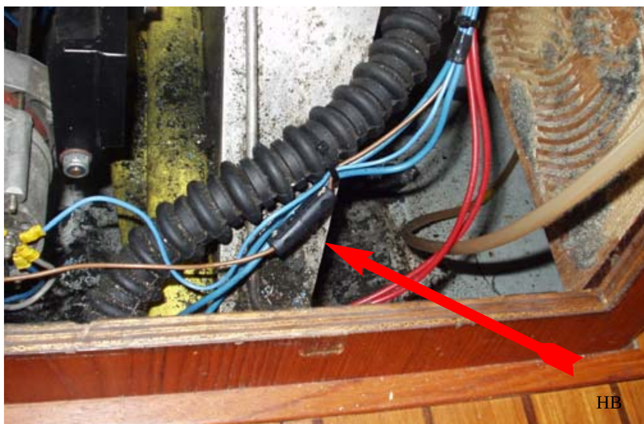
Een aardleiding behoort stroomloos te zijn en neemt (daardoor) het gelijke spannings-niveau aan als de omringende aarde (direkte omgeving). Dit geldt niet voor PVL, massa c.q. min- of nul-geleiders. De behuizing van alle apparaten (tenzij dubbel-geisoleerd) behoort op de aarde te zijn aangesloten. Min, of nul geleiders KUNNEN ook op de behuizing zijn aangesloten, maar dat hoeft niet! En wat "massa" is weet je eigenlijk pas als je weet hoe het apparaat in elkaar zit! Alhoewel je er vanuit mag gaan dat een metalen behuizing van een apparaat ook tegelijk de "massa" heet: bijv. van een motorblok of een autoradio. En je mag ervan uitgaan dat die geaard zijn of dient te zijn.
* Het Centrale Aard Punt (CEP) is als zodanig gemerkt.

Stroom door de scheepshuid
Uit de autotechniek zijn we gewend dat de retourstroom door het chassis loopt. Het voordeel is dat een nieuwe gebruiker met 1 ader aangesloten kan worden. Ondanks alle verhalen over de problemen met corrosie komt het op oudere schepen nog steeds voor. Als er door de stalen of ijzeren romp een stroom loopt gaan er ladingsdragers in oplossing. Dit houdt in dat langzaam maar zeker steeds meer delen van de romp gaan verdwijnen. Deze vorm van corrosie kan door een 2 aderige bekabeling zeer sterk verminderd zo niet totaal gestopt worden.

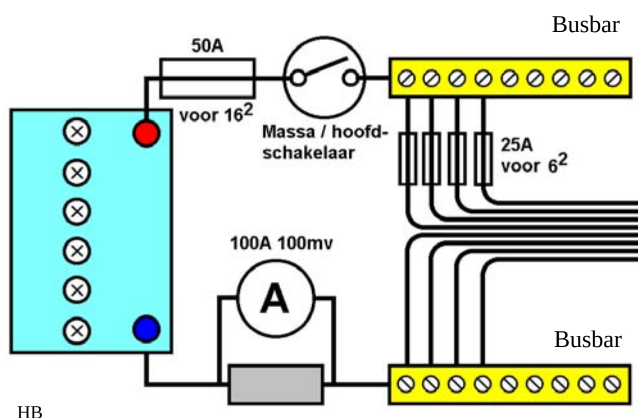
Zekeringen
Alle elektrische circuits zijn met een zekering of een installatieautomaat beveiligd. Een Installatieautomaat wordt ook wel zekering-automaat of installatie-beveiligings-automaat genoemd.



* Elke voedende draad is voorzien van een zekering die minimaal de draad beveiligd. De enige uitzondering is het startcircuit.

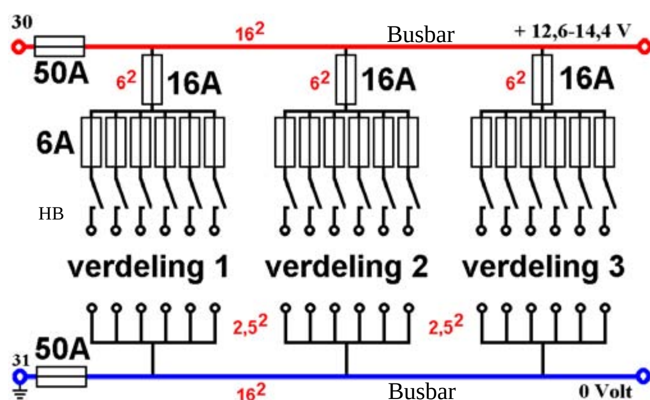


* Zwevende zekeringen zijn een crime en vaak moeilijk te vinden; daarom: geen "zwevende" zekeringen in de bedrading opgenemen, ook niet voor de radio of marifoon.



* Alle zekeringen, automaten en schakelaars zitten in een gelijkstroomcircuit aan de positieve zijde. Bij plaatsing in de negatieve kant bestaat de mogelijkheid van zwerfstroom met de bijbehorende corrosie.
* De installatie automaten zijn van het "trip free" type (kunnen niet omzeild worden) en moeten handmatig weer ingeschakeld worden.
* De beveiliging van een elektromotor is niet meer dan 125% van het maximum vermogen.
* Alle zekeringen en/of automaten zijn geplaatst in een bedieningspaneel, uitgezonderd de hoofdzekering die zo dicht mogelijk bij de licht-accu geplaatst is.

Opzet van het systeem



* De gebruikers zijn ingedeeld in groepen.
* Elke groep heeft een centrale zekering zo dicht mogelijk bij de accu als praktisch mogelijk is.
* Zekeringen zijn van het gesloten type met schone afgeschermde contacten.
* Schakelpanelen zijn gemakkelijk toegankelijk voor onderhoud.
* Schakelpanelen zijn geventileerd.
* Schakelpanelen en lasdozen zijn gemaakt van onbrandbaar en niet elektrisch geleidend materiaal.
* Alle schakelaars zijn gelabeld.
* Als er een benzinemotor is geïnstalleerd zijn alle schakelaars van het goedgekeurde en vonkvrije type.
* Schakelaars in een stuurstand, kuip, dek of andere vochtige omgeving hebben rubberen afdichtingen zodat de schakelaars waterdicht blijven.

Draaddiameter en spanningsval

Met een Voltmeter kunnen we de spanning meten die over de accu staat. Evenzo kunnen we de spanning meten die over een lampje staat. Het verschil in spanning tussen de accu en het lampje noemen we de spanningsval. Bij een dunne bedrading zal er veel spanning verloren gaan in de bedrading. De volgende waarden zijn aanvaardbaar:
2% Acculaders
4% Startmotoren
5% Navigatie verlichting
7% Andere gebruikers

Formules

Spanning = Stroomsterkte x Weerstand
Volt = Ampere x Ohm of U = I x R

Vermogen = Spanning x Stroomsterkte
Watt = Volt x Ampère of P = U x I

Draadopp in mm² =
2 x Afstand x Stroomsterkte x koperfactor (0.0175)
----
maximaal spanningsverlies in Volt (2%=0,24 V)

Draadoppervlak en de bijbehorende zekering kunt u uitrekenen met mijn programma Ecalc. Het is zonder toestemming geplaatst op:
http://home.kpn.nl/fredvdln/watersport/draaddikte.htm

Gaan we een solarsysteem van 85 Wp aansluiten met 7 meter tussen de panelen en de accu (via de regelaar) dan kunnen we de volgende waarde's in voeren:
Draadoppervlak in mm² =
20 * 7 * 0.0175 / 0.24 = circa 10² -> zekeren met 10A

Zekeringen

Afspraak: elke ader die van een stroombron naar een gebruiker gaat heeft een zekering die afgestemd is op de dikte van de te gebruiken ader.
Voorbeelden: direct na de lichtaccu bevindt zich standaard de hoofdzekering.
Is de afgaande leiding 70² dan hoort hier een zekering te zitten van 125 Ampère.
Is de afgaande leiding 25² dan dient er een zekering te zitten van 63 Ampère.

Tabel met de relatie draaddoorsnede en de nominale stroomsterkte.
De veiligheid (glaszekering of automaat) heeft altijd een lagere waarde dan de maximaal toegestane stroomsterkte.

	een aderig		twee aderig		drie en vier aderig	
kabel diam	max stroom	max zekering	max stroom	max zekering	max stroom	max zekering
1.5	12	10	10	10	8	6
2.5	17	16	15	16	12	10
4	23	20	20	20	16	16
6	30	25	25	25	21	20
10	41	36	35	36	28	25
16	54	50	45	36	38	36
25	71	63	59	50	50	50
35	86	80	71	63	61	63
50	106	100	88	80	74	63
70	132	125	110	100	92	80

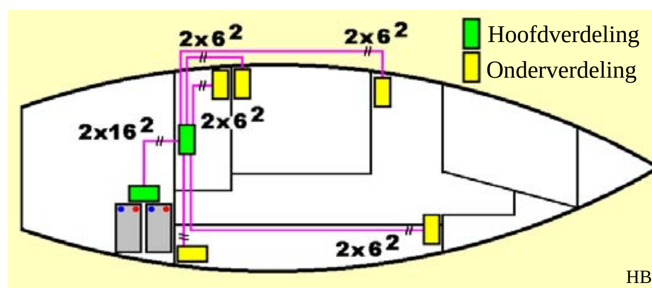
HB

Er zijn voor zekeringen twee standaarden: IEC wordt in Europa gebruikt en UL (Under Writers Ltd), wat in de VS gebruikt wordt.
De IEC norm kan direct 1 op 1 gebruikt worden, dat wil zeggen de stroom van de zekering is gelijk aan de nominale stroom. Dan blijft de zekering theoretisch voor een lange tijd heel.

De UL norm moet met 1.4 vermenigvuldigd worden om gelijk te zijn aan de IEC norm, anders houdt hij het maar 4 uur uit. Dat wil zeggen de opgegeven waarde van de stroom moet met 1.4 vermenigvuldigd worden dan de nominale stroom die gezekerd moet worden.

Bij inductieve belastingen (spoelen, motoren en dergelijke) moet de waarde wel eens groter gekozen worden daar de inschakelpiek veel hoger is dan bij een ohmse belasting.

Soorten zekeringen
Bij het kiezen van de zekering moet er opgelet worden of de zekering bij aanspreken een open vlam geeft. Aan boord vinden we een open vlam niet zo geweldig. Berucht is de autozekering met een uitwendige smeltdraad.
Veel beter zijn de glaszekeringen en dan bij voorkeur met een zandvulling. Zekeringen met een open vlam monteren in een waterdichte (gasdichte) kast of doos (Plexodoos).
De voorkeur gaat uit naar automatische zekeringen die Installatie Automaten worden genoemd. Er zijn zeer veel fabrikaten. De automaten hebben ook een thermische beveiliging die meestal aanspreekt tussen 1,13 à 1,45 maal de nominale stroom.



De 1e hoofdverdeling bevat de hoofdzekering (50A), meetshunt en de hoofdschakelaar.
De 2e hoofdverdeling bevat de zekeringen van 25 A naar de onderverdeelkasten.

Bij meer aders in een omhulling wordt niet meer de gehele omtrek gekoeld door de omgevingslucht. Daarom wordt de toegelaten stroomsterkte lager gekozen.

Verkrijgbaar in een 1 en meerpolige uitvoering.
De waarde van de zekering moet afgelezen worden in een tabel en hangt af van de soort belasting, de vorm, de afmeting en van het type.
* Gebruikelijk is dat startmotoren niet gezekerd worden.

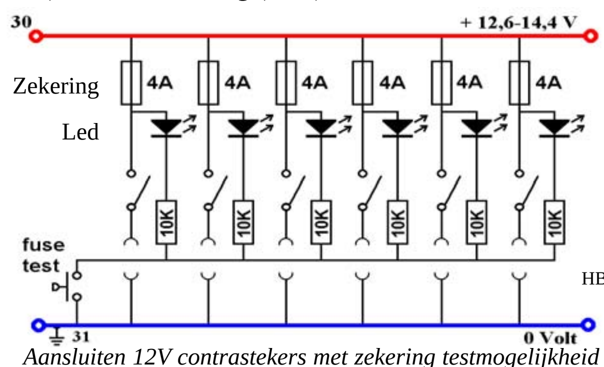


HB



HB

* Bij voorkeur gesloten zekeringen gebruiken in verband met brandgevaar.
* De veiligheid (glaszekering of automaat) heeft altijd een lagere waarde dan de maximaal toegestane stroomsterkte.
In de tekeningen is ook voor lagere waarden gekozen.
Opmerking: De waarden dalen trapsgewijs (50A, 16A, 6A of 4A) vanaf de voeding (accu)!



Aansluiten 12V contrastekers met zekering testmogelijkheid

De volgende keer gaan we de componenten bespreken.